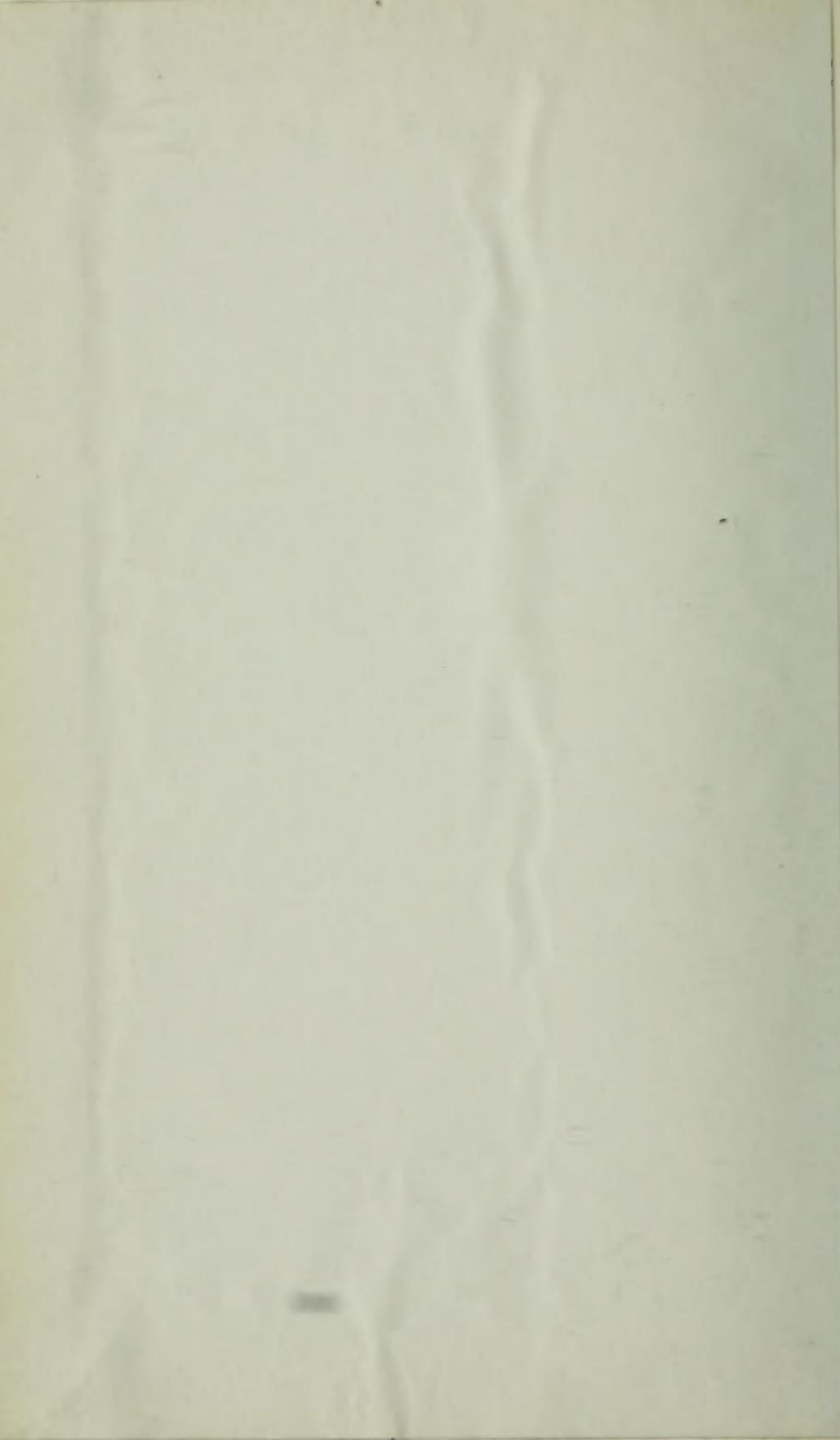


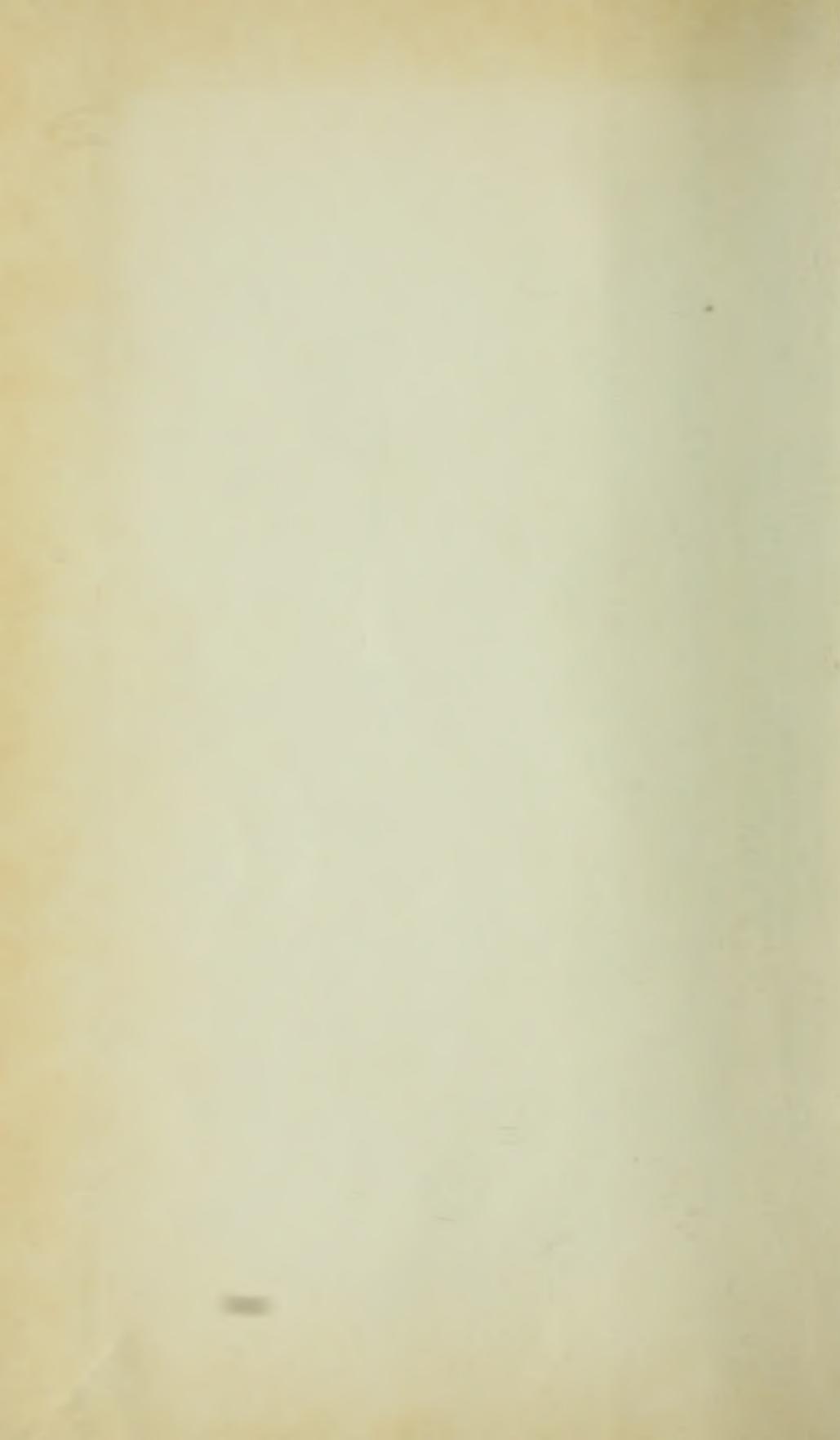
U d'of OTTAWA

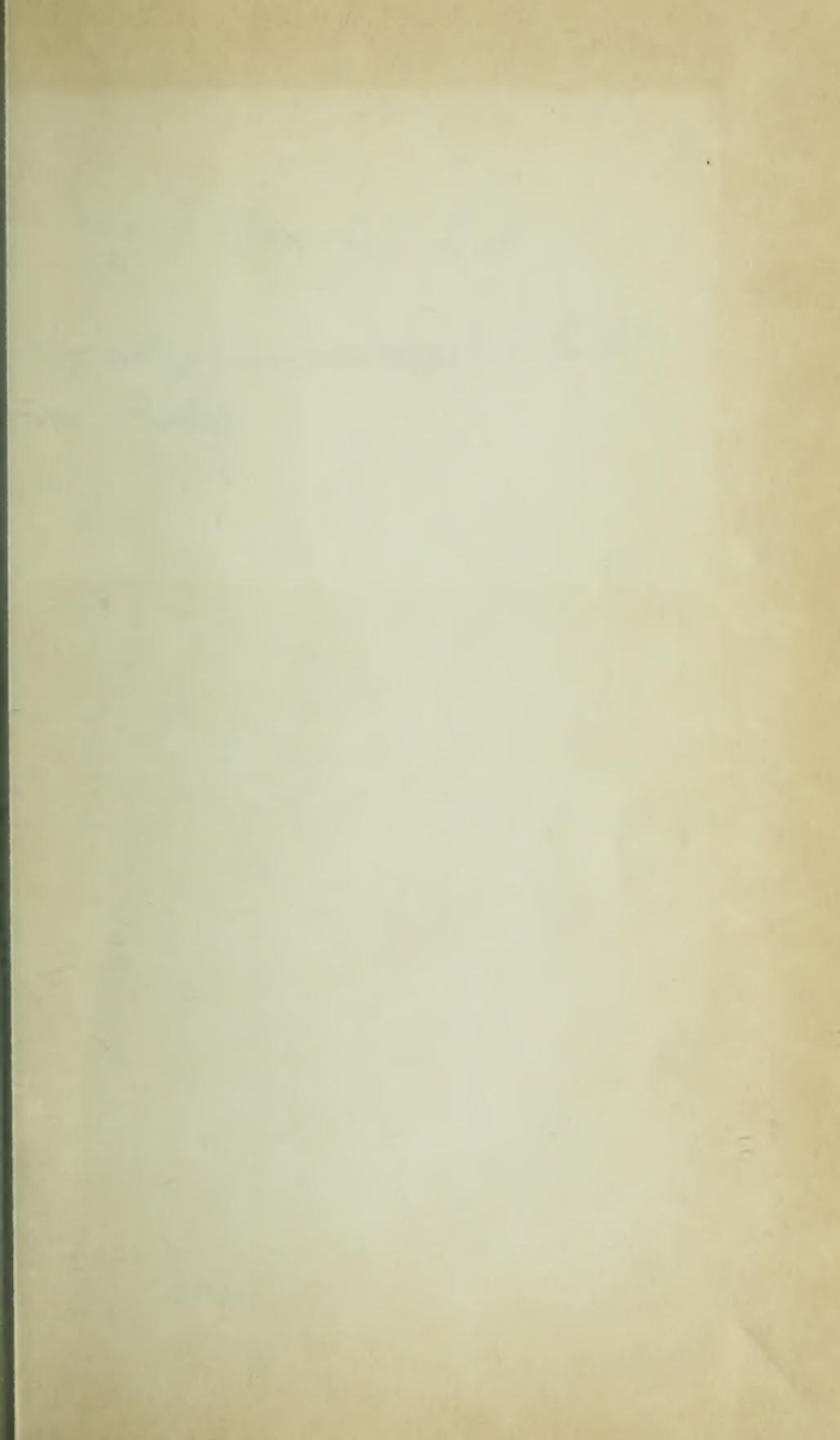


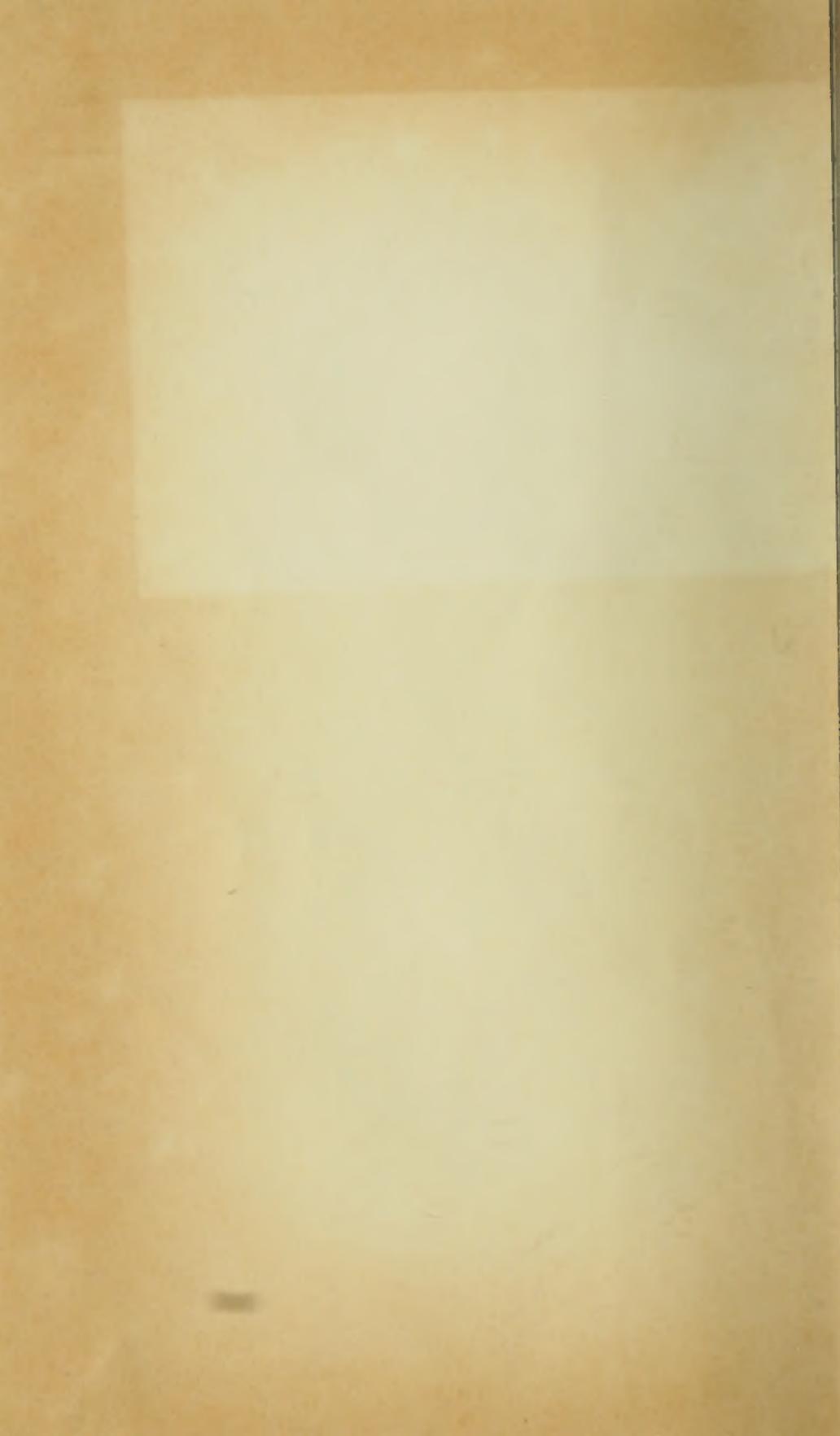
39003001232080



6-5-69



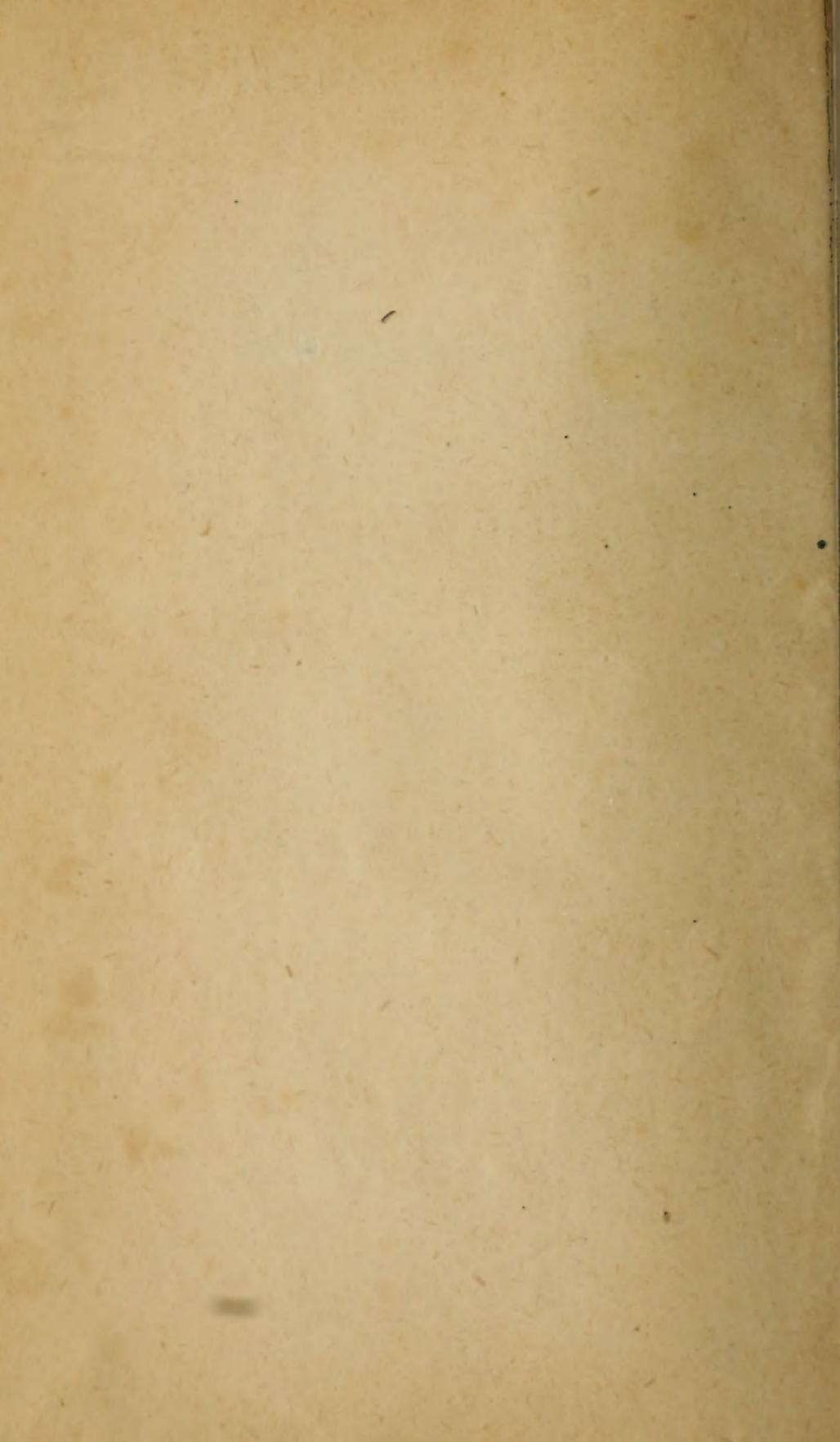




6.-

Avec 7 Planches h.t.

Un chapitre consacré à la Cie  
des Indes.



**COLBERT**

Ce volume a été déposé au ministère de l'intérieur  
en 1919.

DU MÊME AUTEUR A LA MÊME LIBRAIRIE

**Histoire de la Marine française. I. *Les Origines.***  
(2<sup>e</sup> édition, 1910.)

II. *La Guerre de Cent ans. Révolution maritime.*  
(2<sup>e</sup> édition, 1914.)

III. *Les Guerres d'Italie. Liberté des mers.* (1906.)

IV. *Les Guerres de religion. Richelieu.* (1910.)

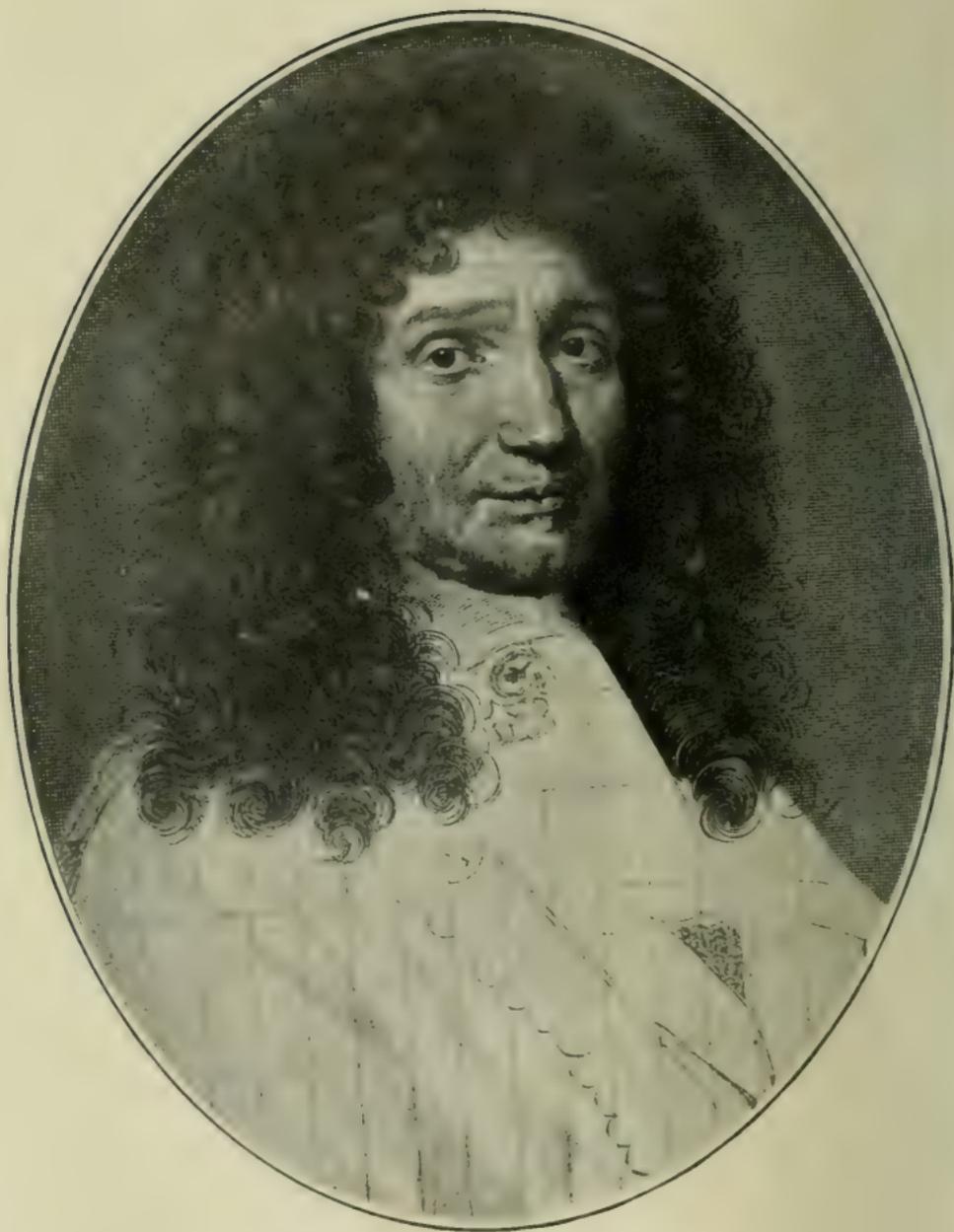
Quatre volumes in-8°, avec gravures dans le texte et  
hors texte.

*Ouvrage honoré deux fois à l'unanimité du Grand Prix Gobert  
par l'Académie des Inscriptions*

POUR PARAÎTRE EN OCTOBRE 1919 .

V. *La Guerre de Trente ans. Colbert.*





COLBERT

par F. de Poilly

UN TRICENTENAIRE

---

# UN GRAND MINISTRE

DE LA MARINE

# COLBERT

PAR

CH. DE LA RONCIÈRE

HISTORIEN DE LA MARINE FRANÇAISE



PARIS

LIBRAIRIE PLON

PLON-NOURRIT ET C<sup>ie</sup>, IMPRIMEURS-ÉDITEURS

8, RUE GARANCIÈRE — 6°

*Tous droits réservés*



2030 128

11  
132  
1015  
1319

Droits de reproduction et de traduction  
réservés pour tous pays.

## LE TRICENTENAIRE DE COLBERT

---

Trois siècles aujourd'hui révolus (1) depuis la naissance de Colbert sont un recul suffisant pour porter sur lui un verdict impartial. La France lui a-t-elle rendu justice? Non : ni de son temps ni du nôtre. Il l'avait sauvée d'une nouvelle Fronde; et personne n'en a jamais rien su. Il l'avait sauvée de la ruine; et il vécut sous l'opprobre populaire. Il l'avait dotée de la suprématie navale; et l'indifférence royale devant son œuvre le tua,

(1) Le 29 août prochain.

plus que les fatigues d'un labeur écrasant.

L'administration française connut alors ce bienfait insigne : l'unité de direction. Un petit-fils de drapiers la prit presque tout entière en mains. Le contrôle des finances, la surintendance du commerce, des arts et des manufactures, le secrétariat d'État de la marine et des colonies, les consulats, les travaux publics furent autant de branches de la grande maison de commerce qu'il gérait. Dans cette ruche laborieuse, Jean-Baptiste Colbert était un excitateur d'énergies. L'avancement n'allait qu'aux « bons ouvriers : » au soir du siècle de Louis XIV, il sera donné dans la marine aux « bâtards du cotillon : » grandeur et décadence, la faveur succédant au mérite, les défaites aux victoires, toute la philosophie de l'histoire est là.

Aux énergies nationales, Colbert avait donné l'essor. Non content de créer des organismes, il avait formé des caractères. Moraliste autrement puissant que La Bruyère, autrement fécond que La Rochefoucauld, il avait libéré les âmes de « ces deux passions lâches qui gèlent le cœur : la crainte et la défiance de soi. » Au réveil de l'activité de la nation, ce « premier moteur » n'avait pas hésité à associer l'étranger. A la dépopulation qui suit les longues guerres, il avait trouvé un remède. La Nouvelle-France lui dut la vie, la France la prospérité.

Colbert, aux heures difficiles, évoquait la grande ombre de Richelieu. A nous d'évoquer aujourd'hui la sienne. Au lendemain d'une guerre atroce où l'Allemand a voulu tuer la France, où

la dépopulation est une angoisse, les questions économiques et financières un cauchemar, la réfection de notre flotte un souci, que le génie du grand ministre nous éclaire des leçons du passé. A d'autres, de célébrer sa conception de la grande industrie et son système financier. Du triptyque, vous ne trouverez ici que le panneau central : le portrait d'un grand ministre de la marine dont l'œuvre est toujours debout (1).

(1) L'ouvrage qu'on va lire est emprunté au tome V de mon *Histoire de la marine française* qui va paraître chez Plon. Il en forme un des chapitres.

# UN GRAND MINISTRE DE LA MARINE

---

## COLBERT

Quand la reine Anne d'Autriche s'était revêtue de la Grande Maîtrise de la navigation, le procureur général Omer Talon, chargé de requérir en Parlement l'enregistrement de ses lettres d'office, n'avait trouvé pour cette extravagance que d'hyperboliques éloges. Divinité du Bon vent adorée des Grecs, dieu-conduit tutélaire que les vaisseaux portaient au miroir de poupe, météore précurseur de l'accalmie, si connu sous le nom de feu Saint-Elme, il n'était métaphores dont le courtisan n'usât

pour saluer la nouvelle Maîtresse de la mer (1). Qu'eût-il bien pu imaginer vingt-trois ans plus tard pour se faire entendre du commandant suprême de nos forces navales ! Ce « capitaine général de la mer », l'amiral de France, était en 1669... un bébé de deux ans. A quoi bon le nommer ? Le bâtard de Louis XIV et de Mlle de La Vallière (2) ne passera à l'histoire que par des signatures apocryphes, « les estampes et caractères » d'une griffe apposée sur les actes officiels (3), et par des jetons de marine allégoriques figurant un alcyon sur la mer, ou sur un rocher... une huitre (4).

(1) Harangue d'Omer Talon. 16 juillet 1646 (*Mémoires d'Omer TALON*, dans la Collection Michaud et Poujoulat, 3<sup>e</sup> série, t. V, p. 189).

(2) Louis de Bourbon, comte de Vermandois, né le 2 octobre 1667, mort le 22 novembre 1683, fut nommé amiral de France le 12 novembre 1669.

(3) Par un conseiller d'État, suivant lettres-patentes de novembre 1669 (Bibliothèque du Service hydrographique, ms. 4 (87<sup>A</sup>), pièce 47).

(4) FEUARDENT, *Jetons et méreaux*, t. I, p. 92 : et

Femme et enfant, un météore et un hochet, n'est-ce point là signes symboliques de la surprenante légèreté avec laquelle les Français confient leurs destinées maritimes à des fantoches ! Pourtant, — et voilà son excuse, — si la reine a pris en main la grande maîtrise de la navigation, c'est qu'elle refuse de la confier à un prince du sang turbulent et séditieux, bientôt l'un des fauteurs de la Fronde, à Condé. Et la nomination plus tard d'un amiral-enfant, c'est — l'opinion ne s'y méprend pas — « un coup de Monsieur Colbert pour se rendre maître de la marine (1), » disons mieux, pour rendre la marine au roi. La royauté avait abdiqué, entre les mains du surintendant de la navigation,

jeton de 1675 dans la collection de l'amiral marquis de Milford Haven, à East Cowes.

(1) Lettre du marquis de Saint-Maurice, 22 novembre 1669 (Marquis DE SAINT-MAURICE, *Lettres sur la Cour de Louis XIV (1667-1670)*, par Jean Lemoine. Paris, 1911, in-8°, p. 363).

tous ses droits souverains, nomination des officiers, administration de la justice, entretien et commandement de la flotte : si bien que la marine était tombée dans un discrédit profond. Le dédain des « hommes de qualité » pour des emplois militaires qui ne relevaient point du roi, n'avait d'égal que le mépris des « hommes de bonnes mœurs et de bonne famille » pour les charges vénales des amirautés (1). C'est à réformer tout cela que va s'employer Jean-Baptiste Colbert.

(1) Mémoire autographe de Colbert (*Lettres, instructions et mémoires de COLBERT*, publiés par Pierre CLÉMENT. Paris, 1861-1882, 8 vol. in-8°, t. III, 2<sup>e</sup> partie, p. 705). — Autre mémoire consacré par Colbert aux « pouvoirs et avantages de la charge d'amiral de France » (Bibliothèque Nationale, Franç. 8025, p. 6).

## I

### A L'ENSEIGNE DU « LONG-VESTU »

A l'enseigne du *Long-Vestu* à Reims, dans une de ces vieilles maisons aux assises médiévales que respectait le temps, mais que le vandalisme allemand ne devait point épargner, naissait, le 29 août 1619, l'un des plus grands hommes que la France ait eus (1). Fils, petit-fils, arrière-petit-fils de marchands rémois, Jean-Baptiste Colbert était de bonne souche bourgeoise. Mais au lieu d'en convenir, « il se piquait d'une grande naissance et avait là-dessus un furieux faible. » Une mauvaise langue lui prêtait même la folie d'avoir enlevé de

(1) Henri JADART, *la Maison natale de Colbert*. Paris, 1900, in-8°.

nuit, dans l'église des Cordeliers de Reims l'építaphe de son grand-père, le marchand de laine, pour y substituer celle d'un « preuz chevaliers Richart Colbert, dit li Ecossois. » On put le voir agenouillé sur la pseudo-tombe ancestrale, qui l'eût rattaché aux rois d'Écosse par les barons Cuthbert de Castlebill (1) et qui permit aux siens de fournir de fallacieux quartiers de noblesse.

« C'est l'aveuglement ordinaire à tous les gens eslevés, » écrivait philosophiquement un magistrat (2) d'un travers que les étrangers jugeaient avec plus de sévé-

(1) *Mémoires de l'abbé de CHOISY*, dans la Collection Michaud et Poujoulat, 3<sup>e</sup> série, t. VI, p. 575. — A. DE BOISLISLE, *Documents inédits sur Colbert*. Nogent-le-Rotrou, 1874, in-8<sup>o</sup>, extrait du *Bulletin de la Société de l'histoire de France*.

(2) A l'occasion de l'entrée d'Antoine Colbert dans l'Ordre de Malte, 1668. (*Journal d'Olivier LEFÈVRE D'ORMESSON*, éd. CHÉRUÉL dans la Collection de documents inédits, t. II, p. 549.)

rité : « La France n'est point capable d'un grand trafique, le génie de la nation n'y est pas propre pour être trop attaché aux plaisirs et à la vanité, n'y ayant point de marchand riche de cent mille écus et moins, qui n'emploie son bien à l'acquisition d'une terre ou d'une charge, et ne démeuble par ce moyen le commerce de toute sa subsistance (1). » Le petit-fils des drapiers rémois n'échappa point à la commune règle. Il sortit du commerce, mais pour se donner tout entier à la France.

Car, à cette faiblesse de croire à la vertu souveraine d'un titre nobiliaire s'arrêta le travers d'un bourgeois qui n'eut rien par ailleurs du bourgeois gentilhomme. Le cinglant caricaturiste que je citais tout à l'heure, ce singulier abbé de Choisy qui allait, costumé en femme et fardé de

(1) *Lettres de Pierre DE GROOT, ambassadeur des Provinces-Unies, à Abraham de Wicquefort (1668-1674)*. La Haye, 1894, in-8°, p. 94.

mouches, quêter dans les rangs des fidèles, rend pleine justice à sa valeur.

« Jean-Baptiste Colbert avait le visage naturellement renfrogné. Ses yeux creux, ses sourcils épais et noirs lui faisoient une mine austère et lui rendoient le premier abord sauvage et négatif. Mais dans la suite, en l'apprivoisant, on le trouvoit assez facile, expéditif et d'une sûreté inébranlable. Il étoit persuadé que la bonne foi dans les affaires en est le fondement solide. Une application infinie et un désir insatiable d'apprendre lui tenoient lieu de science. La nature ne lui avoit pas été libérale. Il n'y avoit chez lui rien de bien fait que ce qu'il faisoit lui-même, et il ne faisoit rien qu'à force de travail, » sans être jamais content de lui. Avec sa fausse gloire nobile, contrastait l'humilité de ses actions. Écoutez-le : « Il ne faut jamais se mettre dans l'esprit que ce que l'on fait est parfait. Mais il faut toujours chercher

à avancer pour approcher de la perfection, qu'on ne trouve jamais (1). » Ne croirait-on pas lire *l'Imitation*!

Et pourtant *l'Imitation* ne fut point son livre de chevet. Elle préconise le détachement des biens de ce monde, qu'il rechercha au contraire avec passion pour sa famille et pour lui, en « homme qui ne perd point les occasions » et à qui la fortune ne cesse de sourire (2). « Je vous avoue, écrivait Colbert à un de ses frères (3), que je brûle d'envie de voir notre famille s'élever par les voies d'honneur et de vertu, et que tout le monde demeure d'accord que la fortune que nous avons, nous est due. Nous sommes quatre frères : les trois autres sont en assez bon

(1) Colbert à Arnoul. 18 août 1673 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 503).

(2) *Journal d'Olivier LEFÈVRE D'ORMESSON*, t. II, p. 417, 452 : décembre 1665, mars 1666.

(3) A Charles Colbert de Croissy. 8 août 1659 (*Lettres de COLBERT*, t. I, p. 106).

chemin de parvenir, et je fais encore plus de fondement sur vous. » Charles Colbert, marquis de Croissy, ne déçut point cette espérance, puisqu'il fut ambassadeur et ministre des Affaires étrangères. Édouard fut lieutenant général sous le nom de Colbert de Maulevrier; Nicolas occupa le siège épiscopal de Richelieu à Luçon. Mais aucun n'atteignit l'extraordinaire fortune de Jean-Baptiste, dont ses fils participèrent aussitôt : l'aîné, le marquis de Seignelay, qui s'appelait tout uniment Jean-Baptiste Colbert comme son père, eut dès sa majorité la signature des actes ministériels; les filles furent recherchées en mariage par les familles ducales : Beauvilliers, Chevreuse, Mortemart; les cadets devinrent colonel, inspecteur général de l'infanterie, grand-croix de Malte et général des galères de l'Ordre, en produisant « les plus belles preuves de noblesse de la France » ... Dans le temps que

les pamphlétaires persiflaient : « On n'admet au gouvernement que des gens propres à faire des esclaves, des hommes d'une naissance au-dessous de la médiocre : tel, un Monsieur Louvois, petit-fils d'un bourgeois de Paris ; tel, un Monsieur Colbert, fils d'un marchand de Reims (1). » A ces bourgeois, le soleil royal emprunta une partie de son éclat : et son éclat les mit en pleine lumière.

(1) *Soupirs de la France esclave qui aspire après sa liberté.*



## II

### LE VRAI CRIME DU SURINTENDANT FOUQUET

Jean-Baptiste Colbert s'était formé aux affaires publiques sous Michel Le Tellier et Mazarin. Du ministre de la guerre, il est à vingt ans le commis, et du cardinal, à trente-deux ans, l'intendant. D'aucun, il ne reste le disciple, mais bien d'un maître depuis longtemps disparu qui n'est pas sans porter ombrage au Roi-Soleil : « Voilà Colbert qui va nous répéter : *Sire, ce grand cardinal de Richelieu. . .* » raillait Louis XIV (1). Et Louis XIV avait tort. La grande figure du cardinal éleva au-

(1) *Mémoires du marquis de VILLETTE*, éd. MONMERQUÉ, p. 52.

dessus des mesquines questions d'intérêt personnel, où il se serait enlisé, l'intendant de Mazarin.

Ni Le Tellier, ni Mazarin ne pouvaient être des modèles. L'un, « esprit doux, facile, insinuant, qui promettoit beaucoup et tenoit peu, excelloit en patelinage (1), » ce qui n'est point le propre d'un grand homme d'État. L'autre était irrésolu et prime-sautier au point que deux affaires ne pouvaient trouver place simultanément en son esprit, c'est Colbert qui l'observe avec finesse : « Quand l'une est un peu pressante, elle efface l'autre : et quoi que la mémoire fasse pour l'y remettre de temps en temps, la place étant remplie, elle ne peut mettre le pied que sur le seuil de la porte, d'où elle est rechassée immédiatement (2). »

Bien plus ! La souplesse de caractère de

(1) *Mémoires de M. DE SAINT-HILAIRE*, t. I, p. 8.

(2) Colbert à Le Tellier. 12 avril, 12 juin 1650

l'Italien, porté à trouver « tout accommodement facile, pourvu qu'il le pût faire pour de l'argent », offusquait l'homme rigide que guidaient des maximes d'une mâle beauté : « La principale et seule partie d'un honnête homme, écrivait Colbert, est de faire toujours bien son devoir à l'égard de Dieu, d'autant que ce premier devoir tire nécessairement tous les autres après soi et qu'il est impossible qu'on s'acquitte de tous les autres, si l'on manque à ce premier... Il n'y a que l'application qui attire du mérite, d'où vient l'estime et la réputation, qui est la seule chose nécessaire à un homme d'honneur... Aucun homme n'a de satisfaction et de gloire dans le monde qu'autant qu'il entreprend des choses difficiles et qu'il en vient à bout (1). »

(P. CLÉMENT, *Histoire de Colbert*. Paris, 1874, in-8°, t. I, p. 10).

(1) P. CLÉMENT, t. I, p. 490.

Mazarin, en mourant le 8 mars 1661, avait légué au roi son « domestique » en lui décernant un certificat de « fidélité (1) » : « Je vous dois tout, Sire; mais je crois m'acquiter en quelque manière en vous donnant Colbert (2). » Et dans l'ombre du roi comme il le fut dans celle du cardinal, Colbert va remettre sur pied le budget de l'État. Pour y arriver, tous les moyens lui seront bons : on ira jusqu'à dire de cet honnête homme qu'il était « capable de perfidies noires, de violences et de bassesses (3). » Et pourquoi? Parce qu'un drame édifiera sa fortune sur la ruine d'autrui. Pourquoi, dis-je? Parce qu'il fut un justicier (4).

Les finances sont entre les mains du

(1) P. CLÉMENT, t. I, p. 112.

(2) *Mémoires de l'abbé DE CHOISY.*

(3) E. LAVISSE, *Histoire de France*, t. VII<sup>1</sup>, p. 144.

(4) CHÉRUEL, *Mémoires sur la vie publique et privée de Fouquet*. Paris, 1864, 2 vol. in-8°.

surintendant Nicolas Fouquet, un homme à bonnes fortunes, mécène des gens de lettres et des artistes, mais un voleur. Le fastueux propriétaire du château de Vaux puise à pleines mains dans les coffres de l'État dont il a la garde, pour subvenir à ses dépenses particulières, sans souci de conduire à la ruine le crédit de la France.

Colbert, dès 1659 et encore qu'il ne soit que l'intendant de Mazarin, a donné l'alarme et prononcé le mot de banqueroute (1). On ne l'a pas écouté. Mais depuis la mort de Mazarin, Fouquet se sent l'objet d'une surveillance occulte qui fait dire à la marquise d'Assérac, son amie : « L'envie est d'ordinaire l'ombre des grandes fortunes : plus la vôtre s'élèvera, plus l'effort de vos ennemis sera grand. »

Et près de qui trouver un refuge? Un

(1) P. CLÉMENT, t. I, p. 93.

tableau allégorique, au château de Vaux, représente un écureuil blotti entre les pattes d'un lion, et un fouquet n'est autre que l'hôte agile de nos bois. Ajoutez au tableau un accessoire; ajoutez la couleuvre emblématique de Colbert à l'écureuil de Fouquet, et vous aurez le sens du drame poignant qui se joue, en présence du roi, entre l'intendant et le surintendant. Quelle prise n'offrirait point à la critique l'étrange système financier qui faisait de Fouquet le débiteur direct des fonds empruntés pour le roi, et du roi le débiteur de Fouquet (1). Colbert n'a point eu de peine à convaincre Louis XIV de la fausseté des états qu'on lui présente, où sont majorées les dépenses et les recettes amoindries. Forcé de s'expliquer, Fouquet « avoue ses voleries, » mais promet

(1) Jules LAIR, *Nicolas Fouquet, procureur général, surintendant des finances, ministre d'État de Louis XIV*. Paris, 1890, 2 vol. in-8°.

de s'amender (1). Et le roi, magnanime, se contente de « prendre avec lui des sûretés » en lui donnant « Colbert pour contrôleur, » ce sont les propres expressions des *Mémoires de Louis XIV* (2). Ainsi l'arme dont Colbert a frappé son rival ne l'a pas abattu; en a-t-il une autre en réserve?

Dans un « Mémoire échappé de ses mains » le 1<sup>er</sup> octobre 1659, Colbert incitait vivement Mazarin à « rétablir la gloire et l'honneur du royaume sur la mer, en remettant sur mer un nombre considérable de galères et de vaisseaux, en reprenant surtout les voyages de long cours (3). » En deux traits, « le domestique » du cardinal traçait le programme du futur ministre de la marine. Mais par qui et au profit de qui le voit-il réaliser?

(1) Discours de Louis XIV à l'ouverture du Conseil des finances (P. CLÉMENT, t. I, p. 151).

(2) Paris, 1806, in-8°, t. I, p. 4.

(3) P. CLÉMENT, t. I, p. 94.

D'un homme qui avait pour devise l'orgueilleux *Quo non ascendet*, ce ne fut pas l'une des moindres outrecuidances de se poser en unique héritier de la politique de Richelieu : « Monsieur le cardinal m'avoit faict l'honneur de me confier, à moy seul, un illustre dessein et digne d'un si grand homme pour la gloire de l'État. Ce dessein étoit fondé sur les colonies (1). » « J'achetay des vaisseaux marchands et envoyay à la Terre Neufve, aux Indes Orientales, à l'Amérique et aux balainès. J'avois des lumières pour produire au Roy des revenus immenses (2). »

Au Roy? Non. Mécène des expéditions exotiques, des explorateurs qui lui dédient

(1) Réponse de FOUQUET à l'acte d'accusation du procureur général Denis Talon (B. N., Mélanges Colbert 32, fol. 652 v°).

(2) FOUQUET, *Défenses sur tous les poincts de mon procès*, 6<sup>e</sup> chef, p. 70.

leurs ouvrages (1), des missionnaires qui l'implorent (2), des géographes qui lui offrent leurs cartes (3), c'est à lui-même que songe Fouquet en essayant de fonder « une grande Compagnie où il prendrait une part très considérable ». Mais par malheur, dans le conseil qu'il tient « toutes les semaines au logis pour discuter les affaires de marine et de commerce », il est épié par un implacable argus, par Colbert (4).

Fouquet a acheté en Hollande une demi-douzaine de vaisseaux, et des frégates « qui volent sur la mer (5) » sous la

(1) Étienne DE FLAGOURT, *Description de Madagascar*. Paris, 1658, in-8°.

(2) Le P. PELLEPRAT, *Relation des missions des PP. de la Compagnie de Jésus dans les isles et dans la terre ferme de l'Amérique méridionale*. Paris, 1655, in-8°.

(3) N. SANSON, *l'Amérique en plusieurs cartes nouvelles* : B. N., P 43.

(4) FOUQUET, 6° chef, p. 70.

(5) *La Renommée, le Saint-Jean-Baptiste, l'Aigle*

conduite d'un magnifique bâtiment aux armes parlantes, *le Grand Écureuil*. Il en tient en partance pour la Baltique où l'on songe à envoyer comme héritier du trône de Pologne, avec des monceaux d'or, le duc d'Enghien (1), — pour Madagascar où le Hollandais Hugo va essayer de supplanter le gouverneur établi par le maréchal de La Meilleraye (2), — pour Java et Sumatra où une compagnie nanto-rochelaise compte expédier trois navires avec

*d'Or, le Jardin de Hollande, le Saint-Antoine de Padoue, la Sainte-Anne, le Saint-Sebastien* (B. N., Mélanges Colbert 32, fol. 651, 653, etc. — Mél. Colbert 107, fol. 45).

(1) *Le Saint-Jean*, entre autres navires de Fouquet, commandé par le capitaine bordelais de Lage, devait charger, en guise d'une cargaison de sel, deux millions en or (*Défenses de FOUQUET*, t. XI, p. 31. — J. LAIR, t. II, p. 5, 23). — Sur ses achats en Hollande en 1660, cf. *la Continuation de production de M. FOUQUET*, p. 204, 205, 208.

(2) SOUCHU DE RENNEFORT, *Histoire des Indes Orientales*. Paris, 1688, in-4°.

retour à Belle-Isle (1), — pour les Antilles où Fouquet a acheté l'île Sainte-Lucie (2) et fondé à la Martinique un poste fortifié (3), — pour Terre-Neuve où les Anglais veulent évincer (4) un malheureux mutilé, Gargot dit Jambe-de-Bois, doté en fief héréditaire du comté de Plaisance, du Petit-Paradis et de toute la côte méridionale de l'île (5). Obligé de vendre ses

(1) Propositions faites à Fouquet avant sa détention (B. N., Nouv. acq. franç. 9342, fol. 59).

(2) Trente-neuf mille livres (B. N., Mélanges Colbert 32, fol. 655).

(3) Aux Trois Rivières. La Payre à Dolu : La Martinique, 14 mars 1663 (B. N., Mélanges Colbert 116, fol. 115).

(4) Mémoire sur les prétentions des Anglais à s'approprier Terre-Neuve. 27 octobre 1661 (B. N., Mélanges Colbert 105, fol. 26).

(5) En 1658. Une commission royale lui fut délivrée en 1660 pour aller se saisir du Grand et du Petit-Plaisance, du Petit-Paradis et autres lieux à Terre-Neuve (B. N., Baluze 149, fol. 5. — G. MARCEL, *le Surintendant Fouquet, vice-roi d'Amérique*. Paris, 1885, in-8°, extrait de la *Revue de Géographie*).

pauvres « hardes » pour payer sa logeuse (1), Gargot ne pourrait prendre possession de Terre-Neuve, si Fouquet ne lui avançait en sous-main les frais de l'expédition. Mais le mystère planera sur l'intervention du surintendant (2).

Il plane de même sur la création d'une vice-royauté des deux Amériques qui englobe sous une direction unique nos possessions du Nouveau-Monde (3). Le bénéficiaire, Isaac de Pas marquis de Feuquière, reconnaissait le 15 septembre 1660,

(1) *Mémoire de la vie et des aventures de Nicolas Gargot*. S. l. n. d., in-4°.

(2) Gargot à Fouquet. 21 décembre 1660 (G. MARCEL, p. 12). — Gargot à Colbert. 17 juillet 1662 (B. N., *Mélanges Colbert* 109 bis, fol. 847).

(3) En août 1660 (G. MARCEL). La Compagnie de la Nouvelle-France protesta « contre la prétention de M. de Feuquière d'estendre l'autorité de sa charge de vice-roy de l'Amérique sur la Nouvelle-France » (Affaires Étrangères, *Amérique* 2, p. 192).

dans une contre-lettre tenue secrète, que « la charge de vice-roy d'Amérique appartenoit au sieur Fouquet, qui l'avoit payée trente mille escus. ».

Par une autre personne interposée (1), Fouquet mettait la main sur la puissante Compagnie du Nord pour la pêche des baleines (2), aux « vingt-cinq à trente grands vaisseaux arméz et équippez en guerre, force toute parée à servir à l'occasion contre les ennemis (3) ».

(1) Robert Ivon de Saint-Maur.

(2) Ordonnances des 23 juillet et 6 octobre 1660 (B. N., Franç. 21432, fol. 15. — Ch. DE LA RONCIÈRE, *la France Arctique ou les baleiniers basques au Spitzberg*, dans la *Revue du Béarn et du pays basque*, t. II (1905), p. 102).

(3) *Mémoire servant de très humbles remontrances au Roy pour la Compagnie du Nort établie en France pour la pesche des ballaines*. In-fol. (B. N., Factum Fol. Fm. 3916). — Un de ces baleiniers, *la Sainte-Barbe*, avait livré bataille pendant une demi-journée à deux grands vaisseaux espagnols. — Cf. aussi *Gazette de France* (1661), p. 1109, 1156, 1300.

... Contre les ennemis du surintendant. Car Fouquet en a, et il se prémunit contre eux. Au gouverneur du petit port fortifié de Concarneau qu'il a acquis, il fait signer (1) l'engagement de le servir « contre toutes sortes de personnes sans exception » et d'accumuler « sans mot dire » vivres et munitions « pour quand il serait temps. » Presque en même temps, le 5 septembre 1658, sous le prétexte qu'il y a du danger à le laisser aux mains d'une famille aussi frondeuse que celle du cardinal de Retz, il se fait céder (2) un nid d'aigle : Belle-Isle-en-mer. Ce « chasteau extrême-

(1) Le 2 juin 1658 (CHÉRUÉL, t. I, p. 364. — *Défenses de FOUQUET*, t. III, p. 299). — C'est des chantiers de Concarneau qu'étaient sortis deux de ses vaisseaux, le *Grand Écureuil* et le *Petit Chalain*; celui-ci portait le nom du président Fouquet de Chalain, son parent (B. N., Mélanges Colbert 32, fol. 653).

(2) Pour 1 300 000 livres (B. N., Mélanges Colbert 32, fol. 644 v° : CHÉRUÉL, t. I, p. 395).

ment fort et presque imprenable, étant situé sur un rocher, si bien qu'il est impossible de le miner par dehors (1), » lui servira de « retraite en cas de quelque sinistre accident. »

En juin 1661, une légion d'ouvriers y travaillent dans un tel mystère qu'il est impossible à Colbert de se renseigner sur la nature de leurs travaux (2). Et voici pourquoi : quand l'ingénieur d'Aigremont aura renforcé les défenses du Château en enveloppant d'une vaste enceinte la future capitale de l'île (3), quand le Hollandais Loger en aura approfondi le port pour contenir la flotte du surintendant, quand

(1) *Le Mercure hollandois*. Amsterdam, 1676, in-16, p. 642.

(2) Colbert de Terron à Colbert. 10 et 17 juin 1661 (*Lettres de COLBERT*, t. I, p. cxciv).

(3) Les plans de l'île aux armes de Fouquet, avec les projets de travaux, se trouvent à la B. N., *Estampes*, topographie du Morbihan. — LAIR, t. I, p. 532.

un arsenal y aura été créé, Fouquet pourra, à l'abri de deux cents canons venus subrepticement d'Angleterre et de Hollande (1), défier toutes les attaques. Or, il dispose d'autres ports : il a chassé de l'île d'Houat en 1659 une garnison espagnole : et une veuve de ses amies, Pélagie de Rieux, marquise d'Assérac, s'est engagée secrètement (2) à lui remettre dès la première réquisition l'île d'Yeu, Guérande, le Croisic et la forteresse invincible du Mont Saint-Michel.

Alors apparaît le danger de ces nombreuses bases d'opérations navales dans une province où les natifs, très braves, mais très indépendants, rattachés depuis un siècle et demi à la Couronne, ont encore « la présomption de croire qu'ils ne sont

(1) Cinquante-trois canons de fonte, 157 de fer (B. N., Mélanges Colbert 107 bis, fol. 368).

(2) 26 février 1659 (CHÉRUÉL, t. I, p. 367, 397. — LAIR, t. I, p. 546).

pas des sujets à mesme tiltre que les autres. » Ils ont maintenu leur autonomie maritime : et un simple ingénieur des fortifications prendra « la liberté » de mettre Louis XIV en garde contre « les tentations que la mer et la suggestion de quelques mauvais voisins peuvent inspirer à des sujets que l'inviolabilité de leurs privilèges persuade quelquefois de l'impuissance des princes qui ne les ont pas voulu violer (1). »

Mais il y a pis. La marine royale elle-même va échapper au roi. Fouquet est le maître occulte de la mer. En juillet 1661, il a acheté le généralat des galères (2) pour un homme de confiance, François de Créquy, gendre de la marquise Du Plessis-

(1) Le chevalier de Clerville à Louis XIV. Brest, 14 janvier 1667 (Bibliothèque du port de Brest, ms. 163).

(2) Payé 200 000 livres au duc de Richelieu (Le P. ANSELME, t. VII, p. 937). — B. N., Franç. 8025, p. 7.

Bellière, sous la clause secrète que son propre fils en héritera. Le 7 mai, il a payé au commandeur de Nuchèze la charge de vice-amiral de France (1), dont le fils de M<sup>me</sup> Du Plessis-Bellière est assuré par une contre-lettre de recevoir la survivance : « M. le commandeur de Neuchaize n'a fait achapt de la charge de vice-amiral de France que des deniers qui luy ont esté baillés par M. Fouquet, écrit-on secrètement à Colbert avec prière d'en informer le roi. La plupart des officiers qui commandent à présent l'armement de mer, sont de sa cabale et faction. Sur M. de Vendosme, il a eu tant de crédit que, par le moien de l'argent dudit Fouquet et des pensions qu'il donne aux domestiques de M. l'admiral, il a establi presque tous les officiers, tant capitaines que commissaires.

(1) Ch. DE CHERGÉ, *François de Nuchèze, vice-amiral, intendant général de la marine de France*. Poitiers, 1854, in-8°.

Le sieur Du Quesne, dont les desseins sont aussy cachés que ceux du sieur commandeur, est un des pensionnaires dudit Fouquet, avec lequel il conférait souvent à Paris et dont il dépendoit en toutes choses (1). » Que se trame-t-il donc dans l'ombre?

Colbert n'a pas attendu, pour agir, cet avis anonyme. Un coup de théâtre se prépare, que le Machiavel n'a point prévu... Nous voici à Nantes, où Louis XIV est venu tenir les États de Bretagne. Le 4 septembre 1661, des mouvements insolites de troupes donnent l'alarme aux familiers du surintendant. Mais lui d'en rire : « Vous êtes de mes amis, dit-il, je vais m'ouvrir à vous. Colbert est perdu. Ce sera demain le plus beau jour de ma vie. J'ai donné moi-même les ordres pour le faire conduire au château d'Angers. »... Le lendemain,

(1) Avis à Colbert (B. N., Mélanges Colbert 107 bis, fol. 1157).

Fouquet sort de l'audience royale, convaincu « d'être dans l'esprit du roi mieux que personne du royaume, » quand d'Arctagnan le rejoint à la tête de ses mousquetaires et l'arrête. L'ordre d'écrou est signé de Louis XIV, et c'est Colbert qui a réglé tous les détails de l'incarcération. Jamais secret d'État ne fut si bien tenu. Le soir même, cinq compagnies d'infanterie partaient pour occuper la forteresse du surintendant à Belle-Isle, pendant qu'Abraham Du Quesne recevait ordre de saisir, où qu'ils fussent, les neuf vaisseaux du captif (1).

Colbert triomphe. Des perquisitions sont opérées dans tous les hôtels et palais du surintendant : et voilà qu'à Saint-Mandé, des sondages dans les murs amènent la découverte, derrière une glace, d'un plan

(1) Guerre, Archives historiques 170, p. 10. — B. N., Mélanges Colbert 107, fol. 453; Mélanges Colbert 113, fol. 642.



Edeloch Sculp. C.P.R.

Abraham du Quesne  
Général de l'Armée Navale du Roi



de révolte « en cas d'oppression (1). » Colbert se hâte de le mettre sous pli cacheté. Il tient une inculpation capitale.

Dans le plan insurrectionnel, le vice-amiral de Nuchèze opposera aux ordres de la Cour la force d'inertie : « et jamais homme, écrivait Fouquet, n'a donné de paroles plus formelles que lui d'estre dans mes intérêts en tout temps, sans distinction et sans réserve, envers et contre tous. Comme les principaux établissemens sur lesquels je me fonde, sont maritimes (2), » la marine aura un rôle prépondérant. Par Calais, le surintendant tient la clef du détroit ; par le Havre, la clef de la Seine ; et Belle-Isle est le réduit central d'où il peut lancer ses vaisseaux dans toutes les directions. Et voici son plan. Un capi-

(1) J. LAIR, t. II, p. 66, 77, 79, 315.

(2) Ch. DE CHERGÉ, *François de Nuchèze, vice-amiral*, p. 26.

taine de vaisseau déterminé, Guinant (1), prendra le commandement de sa flotte et, par des croisières sur les côtes, par une irruption dans la Seine, par l'armement en masse des prises au moyen de matelots étrangers, il exercera un blocus qui jettera la Cour dans l'épouvante. La Fronde, qui couve encore dans les provinces maritimes (2), peut en rebondir.

Le 16 septembre, un ambassadeur étranger, l'abbé Siri, écrivait : « Fouquet avait renforcé de cinquante canons l'artillerie de Belle-Isle et acquis tout récemment des

(1) Guinant commandait en 1652 le vaisseau *l'Anna* dans l'escadre qui remporta la victoire du Pertuis d'Antioche.

(2) « Le principal sujet de mon voyage en cette province a esté de restablir la tranquillité dans cette ville de Marseille. » Louis XIV à Mercœur. Marseille, 6 mars 1660 (Guerre, Archives historiques 161, fol. 318). — Sur l'esprit de fronde qui sévit en Poitou et en Normandie, cf. une lettre de Colbert du 17 août 1659 (P. CLÉMENT, t. I, p. 84).

vaisseaux de guerre en Hollande : qu'il eût cultivé des intelligences avec l'Angleterre, et il aurait très facilement réussi à se maintenir en dépit de la France, voire à causer de graves embarras en Bretagne. Aussi le roi était-il pressé de s'assurer de cette place et fort soucieux de l'issue de l'entreprise dont le succès l'enchantait (1). » A quoi les *Mémoires de Louis XIV* répondent comme un écho : « Fortifier des places, former des cabales et mettre sous le nom de ses amis des charges importantes dans l'espoir de se rendre bientôt l'arbitre souverain de l'État, » tel fut le vrai crime du surintendant Fouquet.

Mais lui de s'en défendre devant la chambre de justice instituée pour le juger sous la présidence du chancelier et sous

(1) Archivio di Stato di Napoli, *Carte Farnesiane. Francia*, fascio 196, fol. 166 : dépêche du 16 septembre 1661.

l'impulsion occulte de Colbert. De ce que Belle-Isle a ouvert ses portes dès la première réquisition, de ce que ses capitaines de vaisseau n'ont pas esquissé de résistance, il tire parti et argument. Il n'est qu'un pacifique armateur, son plan de révolte qu'une extravagance sans lendemain. Et quant aux tractations qui mettaient à sa discrétion les titulaires des grandes charges de la marine : « Je pouvois avoir besoin de ces personnes, expliquait-il, tant pour les établissemens de colonies que pour les voyages au long cours. »

Là était le nœud de l'affaire : ces obligés seraient-ils, le cas échéant, des complices ? La Chambre de justice n'en connut pas. Pourtant, si elle avait suivi après l'incarcération du protagoniste la trace de ses éventuels comparses, elle aurait vu ceci : un de ses capitaines de vaisseau, Forant, en fuite aux Dunes d'Angle-

terre (1) ; un vice-amiral de France, mortellement inquiet d'être mandé au procès de Fouquet (2), implorer Colbert qui lui dépeint l'état de ses affaires comme à moitié « désespérées (3) ». — « Lorsqu'on m'en parle, ajoute le grand maître de la navigation (4), je répons des épaules, puisque vous estes caché de moy comme des autres. » Et Nuchèze finira par confesser à l'intendant Colbert de Terron « une partie de ses affaires, tout en ayant bien de la peine à se descouvrir (5). » Un chef

(1) Et forcé de ramener en Seudre le vaisseau de Fouquet (Archives Nat., *Marine* B<sup>s</sup><sub>1</sub>, fol. 67).

(2) Billet, non signé, du duc de Beaufort. Fontainebleau, 19 octobre 1661.

(3) Lettres de Colbert. 17 et 26 octobre, 9 et 24 novembre.

(4) Lettre de César de Vendôme. 31 octobre (Archives de Nuchèze : Ch. DE CHERGÉ, p. 30-32, — A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 238. — B. N., Nouv. acq. franç. 4968, fol. 328 et suiv.).

(5) Colbert de Terron à Colbert. Brouage, 30 octobre ; La Rochelle, 24 novembre (B. N., *Mélanges Colbert* 103, fol. 313, 328).

d'escadre, voisin de campagne de Fouquet, Du Quesne, est contraint à de pénibles explications pour n'avoir pas incorporé à sa division navale les navires du surintendant (1). Le capitaine de vaisseau Guinant, l'homme de main de Fouquet, rachète son erreur ou sa faute par l'offre de retourner contre l'Angleterre le blocus qu'il devait diriger contre la France (2). Le général des galères et le vice-roi d'Amérique, deux prête-noms de Fouquet, sont disgraciés (3). Sa grande amie, la mar-

(1) Lettre d'Abraham Du Quesne. Février 1662 (B. N., Mélanges Colbert 107 bis, fol. 1155).

(2) Colbert à Colbert de Terron. 29 janvier 1666 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 49).

(3) Le 5 octobre 1661, Feuquières remettait sa démission (G. MARCEL, p. 8). — Dès le 16 août, un arrêt du Conseil d'État, en révoquant les concessions faites des terres et pays de l'Amérique et de l'Afrique, semblait atteindre le marquis de Feuquières comme vice-roi d'Amérique (H. HARRISSE, *Notes pour servir à l'histoire, à la bibliographie et à la cartographie de la Nouvelle-France*. Paris, 1872, in-8°, p. 103).

quise d'Assérac, restée frondeuse, « prendra sous sa protection » les matelots bretons qui se mettront « sur le pied de rebelles (1) ». Et l'ingénieur d'Aigremont, le constructeur de la forteresse de Belle-Isle, trahira. Il guidera en 1674 l'escadre hollandaise qui infestera les côtes de Bretagne, fera une descente à Belle-Isle et préparera sourdement en Cornouailles l'insurrection des *Bonnets rouges* (2).

Ainsi, à la lumière de ces faits nouveaux, à l'attitude suspecte des éventuels complices, les ténébreuses machinations de Fouquet apparaissent comme tout autre chose que le « fantôme » d'une cabale : elles étaient pour l'État un danger latent. L'instruction ne le mit point en

(1) Lettre de l'intendant de Narp. Saint-Malo, 1<sup>er</sup> février 1673 (B. N., Mélanges Colbert 163, fol. 182).

(2) ARTHUR DE LA BORDERIE, *la Révolte du papier timbré advenu en Bretagne en 1675*. Saint-Brieuc, 1884, in-8°, p. 93.

évidence, malgré la durée interminable des interrogatoires, malgré la diligence des affidés de Colbert. Écartant le crime de lèse-majesté, sous le prétexte que le projet de révolte n'avait reçu aucun commencement d'exécution, le rapporteur d'Ormesson ne retint que le chef de péculat, et la Chambre ne prononça que le bannissement. Mais Louis XIV commua la peine en l'aggravant. Il frappa le condamné d'une réclusion terrible, qui le retranchait du monde des vivants; il le mit en chartre privée sans fenêtre sur le dehors. Dans l'âme du jeune monarque, la guerre civile avait imprimé un tel sentiment d'horreur qu'il voulait à tout prix en conjurer le retour : car le vrai crime du surintendant, pour Louis XIV, c'était d'avoir « voulu bouleverser l'État ».

On sait combien l'opinion en France est émotive et combien elle se passionne pour l'infortune. Joignez que, de physique

agréable, Fouquet avait de la galanterie; Colbert était de glace, « le Nord », disait la spirituelle Mme de Sévigné; il n'en fallut pas davantage pour ameuter pour l'un et contre l'autre la Cour et la ville. Si bien que la généreuse indignation de Mme de Sévigné, des légendes attendrissantes sur le prisonnier mystérieux de Pignerol et de l'île Sainte-Marguerite, la compassion de quelques gens de plume ont prêté au surintendant Fouquet une fausse auréole de martyr, à Colbert et Louis XIV une vague allure de tortionnaires.

A cette fantasmagorie, l'histoire ne peut s'arrêter. Nymphes de Vaux, séchez vos larmes. Gardez les vôtres, belle marquise, pour de plus nobles causes, pour celle par exemple de vos pauvres paysans de Bretagne que l'on pend. Et vous, crédules partisans d'une légende, n'ajoutez point au châtement le poids d'un masque de fer que le condamné ne porta jamais. Laissez

passer la justice de Louis XIV. Elle ne fut point exclusive de pitié. L'homme qu'elle mit hors d'état de nuire n'était point seulement un prévaricateur, c'était un insurgé. Avec lui, s'évanouit le spectre de la Fronde. Ce fut le premier service rendu par Colbert à l'État. Et voici le second qui est le corollaire du premier.

### III

#### L'INDIFFÉRENCE DE LOUIS XIV POUR LA MARINE

Rien ne met plus en relief le péril du plan de Fouquet que la faiblesse de la marine royale. La fâcheuse leçon du règne précédent, où l'État avait dû mendier une escadre anglaise et une escadre hollandaise pour réduire en 1625 des sujets rebelles, avait été complètement oubliée. La marine de guerre était à l'agonie : l'inventaire qui en fut dressé, en 1661, était un nécrologe de vaisseaux coulés bas dans les ports ou bons à rompre, à vendre et à servir de brûlots (1). « Depuis dix ans, écrivait Col-

(1) Sur dix-huit vaisseaux, deux datent de 1640, deux de 1645 et sept de 1646 (*Lettres de COLBERT*,

bert, l'on n'avait jamais vu en mer plus de deux ou trois vaisseaux de guerre françois; tous les magasins de guerre étaient entièrement dénués; tous les vaisseaux réduits à vingt, — plusieurs mesme hors l'estat de servir, — toute la chiourme à huit ou neuf cens forçats, la plupart malades et affaiblis, six meschans corps de galères; enfin cette nature d'affaires en laquelle réside la meilleure partie de la gloire du prince et le respect de son nom dans les pays estrangers, réduite au plus pitoyable estat que l'on puisse imaginer. »

Pas de flotte! Pas de budget! Trois cent douze mille cent quatre-vingt-une livres en 1656 au lieu des cinq millions consa-

t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 699). — « Estat des vaisseaux et flustes appartenant au Roy : vaisseaux inutilz, 2; vaisseaux vieux et hors de service qui ne peuvent plus servir qu'à rompre pour en avoir le fer, 3; vaisseaux de service, 6, *la Sainte-Anne* ne vaut pas son radoub. » Toulon, 3 mai 1661 (Archives Nat., *Marine B<sup>s</sup><sub>1</sub>*, fol. 48).

crés à la marine dix ans auparavant (1). Et le Suisse Georges Pelissari, trésorier général de la marine, « chicane jusqu'au mourir pour voler le Roi (2) ».

Pas de marins! Six mille ont pris du service à l'étranger. Les autres?... Le chef d'escadre d'Alméras s'est fait cavalier : « Ce n'estoit pas luy qui avoit quitté la marine; la marine l'avoit quitté, luy; et personne n'ignore, disoit-il, que le désordre des guerres civiles a supprimé la marine en France. Qui est celuy de toute la marine qui n'a pas interrompu le service plus qu'Alméras. Depuis 1648 jusques 1660, personne n'a esté à la mer trois fois. Du Quesne a esté douze années sans aller à la mer (3). »

(1) P. CLÉMENT, *Histoire de Colbert*, 2<sup>e</sup> éd., t. I, p. 403.

(2) César de Vendôme au vice-amiral de Nuchèze. 12 juillet 1661 (A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 231.

(3) Observations sur le règlement de la marine

Et pourtant, « la France a veu depuis trente années que les plus grandes conquestes qu'elles a faictes pendant ces dernières guerres, ce a esté par les forces maritimes : et quand on les a négligées, la perte des dittes conquestes s'est suivye (1). » Mais qui est en état de le comprendre et « d'effacer cette tache qui ternit en quelque manière le lustre de notre histoire, la honte que le premier empire du monde ayt esté si longtemps le plus foible de tous sur la mer (2). » Quel homme est capable de « restablir un corps abattu dans une vigueur digne du nom

de 1647, par G. D'ALMÉRAS (Archives Nat., *Marine B<sup>3</sup>*, fol. 3 v<sup>o</sup>).

(1) « Raisons principales pourquoi le Roy doit avoir incessamment de ses vaisseaux en mer. » 15 novembre 1661 (Archives Nat., *Marine B<sup>3</sup>*, fol. 125).

(2) Discours du maître des requêtes Charles COLBERT aux États de Bretagne. 19 août 1665 (DEPPING, *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV*, t. I, p. 486, note).

françois? » Qui le mettra en mesure de « faire connoître que ceux qui offensent les grandz roys, ont toujours sujet de s'en repentir (1)? » Le grand maître de la navigation, César de Vendôme, a tout laissé périlcliter; le secrétaire d'État qui expédie les dépêches de la marine, Hugues de Lionne, ne s'occupe que des Affaires étrangères.

A la marine, le salut viendra d'un modeste « membre du conseil du grand maître de la navigation (2), » d'un simple intendant des finances qu'une lettre de service accrédite près des officiers généraux et des ambassadeurs comme chargé de « prendre soin de toutes les affaires de la marine (3). » Colbert, en 1661, n'a

(1) Testard de La Guette à Colbert. Toulon, 3 et 17 octobre 1662 (Archives Nat., *Marine* B<sup>3</sup>, fol. 38 et 57).

(2) C'est le titre que porte Colbert en 1661 (A. JAL, *Dictionnaire critique*, art. Colbert).

(3) Circulaire du 31 décembre 1662 renouve-

point d'autres titres. Mais il a un passé. Il n'a pas, comme Richelieu, la bonne fortune d'appartenir à la marine par toutes les fibres de son être, d'avoir pour bisaïeul un vice-amiral, un capitaine de vaisseau pour aïeul et pour père un armateur, d'être le neveu d'un chevalier de Malte en renom et le frère d'un voyageur qui a fondé une colonie au Maranhão (1). Non, Colbert est un terrien. Mais depuis une dizaine d'années, il s'est familiarisé avec les questions maritimes pour le compte de Mazarin ou du roi : il s'est occupé d'armements au bénéfice du cardinal (2), de constructions navales pour l'État. Son cousin, Colbert de Terron, intendant de la

lant ses pouvoirs (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 28).

(1) Cf. mon *Histoire de la marine*, t. IV.

(2) Envoi de *l'Hudson* à Terre-Neuve, de *la Vierge* en Levant, etc. 1656 (B. N., Nouv. acq. franç. 4968, fol. 247). — « Mes vaisseaux consistent à *l'Anne*, *le Fort*, *le Berger*, *l'Espérance* et *le Samson*. » Mazarin à Colbert, 20 juin 1651.

marine à Brouage, a parachevé cette initiation. Et voilà pourquoi Jean-Baptiste Colbert a percé à jour les plans ténébreux de Fouquet; voilà comment il est en mesure dès 1659 de tracer le programme de son futur ministère de la marine : « Rétablir la gloire et l'honneur du royaume sur la mer, en remettant sur mer un nombre considérable de vaisseaux, en reprenant surtout les voyages de long cours (1). »

Tout de suite, il se place sous le patronage moral de son maître : « Je ne faisais que fournir la carrière dans laquelle le cardinal de Richelieu étoit entré. De tout ce que le cardinal de Richelieu avoit entrepris pour la gloire du royaume, il n'y avoit rien de plus important que la navigation et le commerce (2). » Et malgré qu'il ait une situation subalterne, qu'il ne soit point

(1) Mémoire du 1<sup>er</sup> octobre 1659.

(2) *Testament politique de Jean-Baptiste Colbert*. La Haye, 1693, in-12, p. 185, 193.

grand maître de la navigation comme le cardinal, mais simple conseiller du grand maître, Colbert prend sur les officiers de marine un tel ascendant qu'il craint d'of-fusquer un monarque décidé à gouverner par lui-même. « Ce m'est une mortifica-tion très sensible que l'on me traite avec cette manière soumise », écrit-il au vice-amiral de Nuchèze (1). Mais son « inquié-tude » d'exciter la jalousie du roi (2) est mal fondée (3).

(1) Le 7 juillet 1662 (J. DELARBRE, *Tourville et la marine de son temps. Notes, lettres et documents (1642-1701)*. Paris, 1889, in-8°, p. 15).

(2) Colbert à Testard de La Guette. 30 novembre 1662 (J. DELARBRE, p. 16).

(3) Sur Colbert, intendant, puis ministre de la marine et des colonies, consulter : SOURCES : Archives Nat., *Marine* B<sup>2</sup>1 à 49, dépêches concernant la marine (1662-1683); — B<sup>3</sup>5 à 43, réponses des intendants, etc.; — B<sup>4</sup>2 à 9, campagnes navales; — B<sup>0</sup>1 à 15, dépêches concernant les galères; — G. 184-185, lettres et mémoires autographes de Colbert; — Archives Nat., *Colo-nies* C<sup>2</sup>2, C<sup>3</sup>62, C<sup>6</sup>1, C<sup>8A</sup>1, C<sup>9</sup>1, C<sup>9A</sup>1, C<sup>10A</sup>1, C<sup>10E</sup>1,

Louis XIV n'éprouve que du « dégoût »  
pour une arme dont le succès dès l'abord

C<sup>41</sup>; — Moreau de Saint-Méry, F<sup>326</sup>, F<sup>3164-168</sup>.

Bibliothèque Nationale : Fonds Français 8025 à 8030, notes et mémoires autographes : 8031-8033, 8751-8752, etc.; — Mélanges Colbert III à 176 *bis*, correspondances adressées au ministre; — Cinq-Cents Colbert 126 et 203, dépêches concernant la marine; — Nouv. acq. franç. 9342, 9390, etc., copies faites par MARGRY, archiviste de la Marine, de documents sur la Marine et les Colonies; — Nouv. acq. franç. 4967 à 4973, copies faites par A. JAL, historiographe de la Marine, de documents relatifs à la marine au temps de Du Quesne; — Fonds Clairambault 709, registre de dépêches; 854, inventaire des papiers de Colbert sur la marine.

Affaires Étrangères, 292, 298, 872, 874 à 876, 879, 881 à 885, correspondance.

Rochefort, archives de la marine, dépêches de Colbert publiées par L. DELAUDAUD, *Rochefort en 1672 et 1673 : correspondance de la Cour avec les intendants*. Pons, 1883, in-8°, extrait du t. XI des *Archives historiques de la Saintonge et de l'Aunis*.

*Lettres, instructions et mémoires de COLBERT* publiés par Pierre CLÉMENT. Paris, 1861-1882, 10 vol. in-8°, et surtout les tomes III<sup>1</sup> : Marine et Galères, et III<sup>2</sup> : Colonies. — *Correspondance*

ne vient pas rehausser sa gloire (1), cette gloire, dit-il, dont « l'amour a les mêmes

*administrative sous le règne de Louis XIV*, recueillie par G.-B. DEPPING. Paris, 1850-1855, 4 vol. in-4° (Collection des documents inédits sur l'histoire de France). — *Testament politique de Messire Jean-Baptiste COLBERT*. La Haye, 1693, in-12. — Mémoires de COLBERT pour son fils dans la Collection des documents inédits sur l'histoire de France, *Mélanges historiques*, 1848, t. IV.

SANDRAZ DE COURTILZ, *Vie de M. Colbert*. Paris, 1695, in-8° (pamphlet). — Claude PERRAULT, *Mémoires contenant beaucoup de particularités et d'anecdotes intéressantes du ministère de M. Colbert*. Avignon, 1759, in-12. — Pierre CLÉMENT, *Histoire de la vie et de l'administration de Colbert*. Paris, 1846, in-8°. — Pierre CLÉMENT, *Histoire de Colbert et de son administration*. Paris, 1874, 2 vol. in-8°. — Alfred NEYMARCK, *Colbert et son temps*. Paris, 1877, 2 vol. in-8°. — L. CORDIER, *les Compagnies à charte et la politique coloniale sous le ministère de Colbert*. Paris, 1906, in-8°. — Stewart L. MIMS, *Colbert's West India policy*. New Haven, 1912, in-8°.

(1) « Sa Majesté tesmoigne estre fort dégoustée des affaires de la marine. » Colbert au vice-amiral de Nuchèze. 7 juillet 1662 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 5).

délicatesses et, si je l'ose dire, les mêmes timidités que les plus tendres passions (1) ». Son « aversion naturelle pour les profusions lointaines (2), » s'aggrave à chaque déboire nouveau, — perte de Djidjelli en 1664, stérile campagne de 1666, désastreuse expédition de Candie en 1669, — sans « luy faire perdre entièrement la pensée d'avoir des forces maritimes. » Mais Colbert se sent si seul, si peu soutenu, qu'il écrira dans un accès de découragement : « Il vaudroit mieux abandonner tout à fait le dessein de la marine que de s'engager à des despenses exorbitantes et s'exposer en mesme temps à la raillerie des estrangers, qui se mocquent de ce que nous employons si inutilement des sommes

(1) *Mémoires de Louis XIV* (1806), t. I, p. 12.

(2) Relazione di Francia di Giovanni MOROSINI. 28 octobre 1671 (Nicolo BAROZZI et Guglielmo BERCHET, *le Relazioni degli Stati europei lette al senato degli ambasciatori Veneti*, Serie II, vol. III, Francia, p. 215).

immenses. D'Angleterre, l'on nous traicte comme des ridicules et des gens incapables des affaires de la mer (1). » Et quand, peu d'années après, Colbert aura transformé les railleurs en envieux, le roi montrera une telle incompréhension de l'œuvre accomplie, qu'il écrira à son ministre : « Si la marine ne vous convient pas, si vous ne l'avez pas à votre mode, si vous aimeriez mieux autre chose, parlez (2). »

Colbert avait parlé. Quatre ans auparavant, se sachant des « ennemis en grand nombre (3), » il avait demandé à être relevé d'une tâche qui n'était point officiellement la sienne. « Affaires de la ma-

(1) Colbert à Testard de La Guette. 15 septembre 1662 (J. DELARBRE, *Tourville et la marine de son temps*, p. 17).

(2) Louis XIV à Colbert. 23 avril 1671 (*Lettres de COLBERT*, t. VII, p. 53).

(3) *Testament politique de Messire Jean-Baptiste COLBERT*, p. 187.

rine, économie des vaisseaux, correspondance avec les consuls, conservation et augmentation des colonies françoises, direction des Compagnies des Indes » étaient alors du ressort d'Hugues de Lionne. Mais Hugues de Lionne s'était défendu d'enlever à un collègue, qui s'y était « acquis une grande facilité par une longue expérience, » le soin de rédiger les dépêches maritimes : il se bornait à en assurer les expéditions (1), jusqu'au jour où Colbert devint titulaire, le

(1) Il en résultait un véritable imbroglio administratif : « Ledit sieur Colbert, déclarait le règlement du 11 mai 1667, fera les mémoires des ordres à expédier, les lira en présence de Sa Majesté et, après les avoir lus, les remettra audit sieur de Lionne pour en dresser les expéditions. Après que ledit sieur de Lionne les aura faites, il les enverra toutes à cachet volant audit sieur Colbert, y joignant des lettres de sa main pour ceux auxquels les lettres s'adresseront. Colbert les accompagnera d'une de ses lettres » (Archives Nat., *Marine* B<sup>2</sup>8, fol. 27. — *Lettres de COLBERT*, t. III, p. 91).

7 mars 1669, du département de la marine (1).

Dans les *Mémoires de Louis XIV*, si précis pour les opérations militaires, il n'est question que d'une seule campagne navale, celle de 1666. Et encore pourquoi? Parce que le roi veut se justifier du grief allégué par les Hollandais, ses alliés, d'avoir à leur dam ménagé sa flotte. Un autre fait témoigne de l'indifférence royale pour les choses de la mer. Dix-huit ans après avoir pris en mains le pouvoir, le roi-guerrier n'avait encore vu aucun de ses vaisseaux. Depuis les tristes jours de la Fronde où il était entré tout enfant à Bordeaux à la tête des débris de la flotte royale, Louis XIV n'avait en effet pris contact avec la marine de guerre que pour en constater la ruine en 1660 et casser aux gages des galères branlantes de vétusté (2).

(1) *Lettres de COLBERT*, t. III, p. 104.

(2) Louis XIV, ayant « par son ordonnance du

Il ne semble s'occuper de la marine que pour en comprimer les crédits et les ramener de dix millions, en 1670, à quatre, en 1675 (1), somme infime pour payer la gloire qu'Abraham Du Quesne jetait enfin sur les fleurs de lis. L'indifférence du roi

XII<sup>e</sup> du présent mois cassé et supprimé le corps des gallaires », ne conserve que huit d'entre elles. Toulon, 18 février 1660 (Guerre, Archives historiques 161, p. 211).

(1) Budgets de la marine au temps de Colbert :

1667. Comptes arrêtés à 10 225 361, plus les fortifications : 820 583 l.

(Archives Nat., *Marine* B<sup>5</sup>1, fol. 311 v<sup>o</sup>).

1670.	Prévisions pour la mariné : 10 000 000.	Dépenses : 11 703 425.
	— pour les galères : 2 000 000.	— 1 693 449.
1671.	— pour la marine : 9 000 000.	— 10 556 154.
	— pour les galères : 1 700 000.	— 1 875 155.
1673.	— pour la marine : 7 500 000.	— 9 700 854.
	— pour les galères : 1 500 000.	— 1 761 326.
1675.	— pour la marine : 4 000 000.	— 7 934 318.
	— pour les galères : 2 000 000.	— 2 226 428.

(Carnets de Louis XIV; et B. N., Nouv. acq. franç. 4972, fol. 1, 20, 36, 108).

1681 : 4 634 186 l. 8 s.

(« Balance des fonds et des remises faites pour la marine en 1681 », signée de Louis XIV le 29 janvier 1682 : Bibliothèque du service hydrographique, ms. 126, fol. 123).

en matière navale synthétisait l'état d'esprit de la nation. Par un fâcheux paradoxe, un pays que baignent quatre mers, un pays qui a des fenêtres ouvertes de toutes parts sur les Océans, ignore les questions maritimes. Pour éduquer l'opinion, la Restauration imagina de créer au Louvre, comme leçon de choses, un musée de marine. Pour éduquer Louis XIV, Colbert avait fait mieux encore.

Comme le roi n'allait point à la marine, la marine vint à lui, et non point seulement sous la forme des vues ou « tableaux de l'armée navale » du peintre La Rose (1). Le ministre qui avait tiré du sol comme par enchantement un palais des mille et une nuits, improvisa au milieu des terres

(1) De Jean-Baptiste de La Rose, Mignard se plaisait à louer « le grand talent pour les marines ». — En 1668, une de ces marines fut envoyée de Toulon au roi (A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 534. — A. JAL, *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire*, p. 740).

une *Petite Venise* avec Grand Canal et canaux, où deux gondoles étincelantes de dorures offertes par le doge et montées de *barcaioli* de l'Adriatique aidaient à la couleur locale (1). Tel, dans le lac de Nemi, l'empereur Tibère avait des trirèmes de plaisance qu'on aperçoit encore à travers les ondes transparentes du Miroir de Diane, tel, Louis XIV eut à Versailles une flotte en miniature. Dès 1669, des embarcations mandées de Rouen par le duc de

(1) Sur la *Petite Venise* et la flotte du Grand Canal, voyez : Just FENNEBRESQUE, *la Petite Venise, histoire d'une corporation nautique*. Paris, 1899, in-8°. — J. FENNEBRESQUE, *Versailles royal*. Paris, 1910, in-8°, p. 1 et 52 : « La petite Venise » et « la flottille du Canal. » — P. DE NOLHAC, *la Flottille de Louis XIV au Grand Canal de Versailles*, dans le *Correspondant* du 25 mai 1900. — P. DE NOLHAC, *la Création de Versailles*. Versailles, 1901, in-fol., p. 155. — P. DE NOLHAC, *Histoire du château de Versailles*. Paris, 1911, in-4°, t. I, p. 189. — Jules GUIFFREY, *Comptes des bâtiments du roi sous le règne de Louis XIV*, t. I, p. 339.

Beaufort et une chaloupe venue de Biscaie se rangent dans le Grand Canal derrière une galiote du Havre (1) armée de 32 canons minuscules (2).

La Petite Venise devient un musée naval, où les types les plus divers se donnent rendez-vous, où la sveltesse de l'art levantin se marie à la robustesse des constructions du Ponant. Les felouques napolitaines et provençales, les gondoles, les piotes « à la mode de Venise, » les yoles (3) contrastent avec les lourds heus de Hollande et les chaloupes dunkerquoises. Deux yachts construits en An-

(1) Colbert à Dumas, commissaire au Havre. 1669 (Alphonse MARTIN, *la Marine militaire au Havre. Dix-septième-dix-huitième siècle*. Fécamp, 1899, in-8°).

(2) Sculptés en 1670 par Gaspard Marsy : la galiote elle-même avait été ornée de sculptures par Mazeline.

(3) Archives Nat., *Marine* B<sup>3</sup>31, fol. 196, 199. — Bibliothèque du ministère de la Marine, ms. 342 (G. 187), fol. 14, 15.

gleterre par Maître Deane, « le plus habile homme qu'il y eût au monde (1), » et qu'une mission de peintres et de sculpteurs a été décorer outre-mer d'après les dessins de Le Brun (2), rivalisent avec *la Grande Galère* du Marseillais Chabert et avec *le Grand Vaisseau* du marquis de Langeron, qui bat pavillon royal et porte fanal de commandement. Car la flottille de Versailles est une flotte en miniature : elle a, comme l'autre, des équipages en justaucorps uniformes, commandés par le « capitaine des vaisseaux » Consolin, et des forçats barbaresques aux ordres d'un

(1) Ces « iacks » de 15 mètres de long et un mètre de tirant d'eau, dont les sculptures avaient été préalablement soumises au roi, furent amenés par Deane au Havre et, remontant la Seine jusqu'à Marly, furent trainés de là à Versailles en 1675 (Archives Nat., *Marine* B<sup>2</sup>30, fol. 209 v<sup>o</sup>. — *Lettres de COLBERT*, t. III, p. 535; t. V, p. 323).

(2) Colbert à Le Brun. 3 mars et 30 avril 1675 (*Nouvelles archives de l'art français*, 3<sup>a</sup> série, t. V, p. 170).

comite et d'un sous-comite, en tout 260 hommes (1).

Là, en 1673, l'ingénieur Massiac de Sainte-Colombe sera invité à expérimenter, avec le seul secours d'une « façon de cabestan qui faisait mouvoir des roues posées sur les costés du bastiment, » notre premier navire à aubes (2). Là, en 1681, le Napolitain Biagio Pangallo, « Maître Blaise, » exhibera une frégate qui voguera par vent frais et huniers déferlés sur le Grand Canal (3) et dont le gabarit sera

(1) Archives Nat., O<sup>1</sup>1792.

(2) Colbert à Colbert de Terron. 9 mars 1673 : « Mémoire donné par M. le vice-amiral pour des machines proposées par le sieur de Sainte-Colombe, pour en parler au roi » (B. N., Nouv. acq. franç. 9480, fol. 18) : — Pointis à Seignelay. 4 juin 1687 (*Ibidem*, fol. 21).

(3) Parmi les navires armés contre Alger, figure une « petite frégate de 25 tonneaux que M. le chevalier de Tourville a fait bâtir par un charpentier italien Maître Blaise, ... *l'Ardante*, du mesme gabari que celle qui est à Versaille, qui

adopté pour nos vaisseaux de ligne (1) comme un *Modèle*, — c'est le nom qui lui est donné dans les Comptes des bâtiments (2). Là, sera institué entre les charpentiers de marine un concours dont Tourville et Du Quesne formeront le jury (3). Là enfin, le sculpteur Puget, le décorateur de notre flotte du Levant, proposera d'ériger sur le Grand Canal un Apollon gigantesque dont les jambes écartées comme celles de l'Hercule tyrien eussent laissé passer la flottille (4) : cependant que le fils d'un ingénieur napolitain, Philippe

est aussi de l'ouvrage de ce Maître Blaise. » Brodeau à Cabart de Villermont. Brest, 23 février 1682 (B. N., Franç. 22799, fol. 86).

(1) Tourville à Colbert. 6 et 15 août, 17 septembre 1680 (J. DELARBRE, *Tourville et la marine de son temps*, p. 290).

(2) J. FENNEBRESQUE, *la Petite Venise*, p. 49

(3) J.-A. LE ROI, *Travaux hydrauliques sous Louis XIV*. Versailles, 1865, in-8°, année 1681.

(4) Philippe AUQUIER, *Pierre Puget*. Paris, 1908, in-8°.

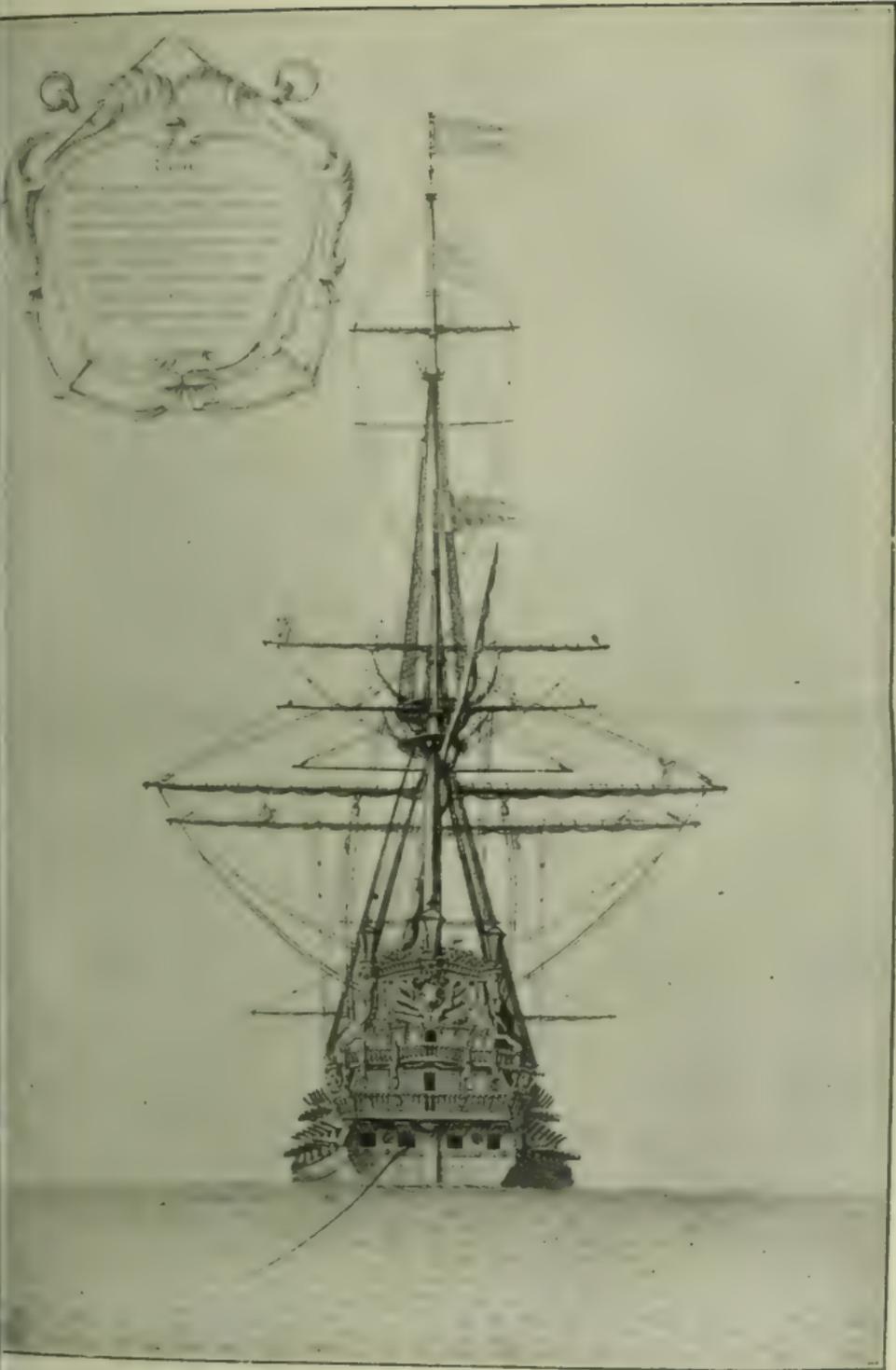
Cafféri, reproduit pour *le Grand Vaisseau* les poulaines, bouteilles, cariatides et dieu-conduits qu'il a conçus pour nos vaisseaux de ligne (1).

Car dans la flottille, châteaux d'arrière finement ciselés, galeries à cariatides, artillerie minuscule, tout est la miniature « des différentes espèces de bastimens dont on se sert à la mer (2) ».

Lorsqu'en descendant du Tapis Vert, on aperçoit le pavillon rouge fleurdelisé, les girouettes en toile qui ondulent au vent, les tendelets de brocart bleu ou de velours rouge des brigantins et des berges,

(1) Jules GUIFFREY, *les Cafféri*. Paris, 1877, in-8°, p. 464. — Les dessins de marine de Cafféri sont à la Bibliothèque du ministère de la marine, ms. 342 (G. 187); aux Archives Nationales, *Marine* D<sup>5</sup>6, 63, 65; au musée de la Marine au Louvre, etc.

(2) Colbert à Brodart en lui demandant une galère en miniature pour Versailles. 15 mai 1681 (*Lettres de Colbert*, t. III, 2<sup>o</sup> partie, p. 208).



POUPE D'UN VAISSEAU DE LOUIS XIV.



les flammes, les cornettes, les matelots en justaucorps, les gondoliers en veste de brocart cramoisi, on se croirait sur les bords de la mer plutôt qu'à Versailles (1). C'est la seule façon pour le ministre de donner au roi « une légère idée de la magnificence de la marine (2). »

Hanté du désir de montrer à Louis XIV les progrès réalisés, Colbert avait imaginé de lui offrir comme spectacle la construction accélérée d'une frégate ou d'une galère. Jadis, les Vénitiens avaient bâti une galère en vingt-quatre heures en présence de Henri III, et les gens de Saardam se disaient en mesure de lancer un vaisseau par jour. Dans un concours de vitesse entre les ports, Rochefort réussit à monter une

(1) FÉLIBIEN, *Description sommaire des châteaux de Versailles*. 1674, in-8°.

(2) Colbert cherchait en vain « la première occasion de faire paroître un vaisseau devant ses yeux ». Colbert à de Seuil. 21 décembre 1678 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2° partie, p. 139).

frégate en trente heures, Brest en vingt-deux et Marseille en sept (1). Sur une galère mise en chantier à six heures et demie du matin à Marseille, Seignelay et le maréchal de Vivonne s'embarquaient à cinq heures du soir pour se rendre au château d'If (2). Les répétitions se succédèrent d'année en année. Dix ans, le ministre annonça dans les ports l'auguste visite ; il avait combiné un uniforme tricolore, bleu, blanc et rouge, aux couleurs de nos bannières de marine (3), pour les marins

(1) Sur la frégate bâtie en sept heures, cf. Archives Nat., *Marine* B<sup>3</sup>32, fol. 389 et aussi 118, 212 et 385. — Colbert à Brodart, intendant des galères à Marseille. 26 août et 26 décembre 1678. — Colbert à Levasseur, contrôleur à Brest. 17 juillet 1679; — Seignelay à Valbelle. 29 juillet (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> partie, p. 115, 121, 162).

(2) *Gazette de France*, 11 novembre 1679.

(3) La frégate *la Charité* avait « une bannière d'étamine rouge, blanche et bleue » en 1647 (A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 164, note).

appelés à l'honneur de manœuvrer devant le monarque (1); on recruterait les soldats de marine « les mieux faits et les plus grands » auxquels on laisserait « venir une grosse barbe, cela servant beaucoup à parer un soldat. »

En juillet 1680 enfin, l'épreuve tant souhaitée par Colbert et tant remise par le roi, la simple « occasion de faire paroître un vaisseau devant ses yeux, » eut lieu, et encore de façon accidentelle, à Dunkerque. Colbert saisit l'instant où Louis XIV venait inspecter les fortifications de Vauban, pour lui faire présenter un vaisseau de ligne. Ce fut au chevalier Henri Cauchon de Lhéry qu'échut l'hon-

(1) Camisole rouge, pantalon et bonnet bleus, écharpe blanche pour les matelots, avec galon d'argent pour leurs bas-officiers; justaucorps bleu, chausses rouges et plumet blanc pour les officiers. Colbert à de Seuil. 21 décembre 1678, 10 janvier et 11 mars 1679 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> partie, p. 139, 141, 147).

neur d'initier le monarque aux choses de la mer par la visite « de toutes manières » de *l'Entreprenant* (1). Colbert avait été à la peine, il fut à la gloire (2). Pour la Cour, le spectacle d'un branle-bas fut une révélation :

« Il est impossible d'antandre tous les applaudissements que le Roy et les courtisans donent aus merveilles qu'on voit icy

(1) *L'Entreprenant* avait un capitaine, un capitaine en second, 4 lieutenants, 4 enseignes, 16 gardes-marines, 68 officiers mariniers, 182 matelots et 100 soldats.

(2) *Journal du voyage du Roy en Flandre, avec une relation de ce qui s'est passé sur le vaisseau l'Entreprenant, et au combat des deux frégates à la rade de Dunkerque*. Paris, 7 août 1680, in-32. — *Relation de ce qui s'est passé sur le vaisseau l'Entreprenant, et le combat des deux frégates en présence de leurs Majestéz, à la rade de Dunkerque, avec la suite du journal du voyage du Roy*. Paris, 1680, in-32 : réimprimé par Quarré-Reybourbon. Lille, 1883, in-8°. — Émile MANGEL, *l'Arsenal de la marine et les chefs maritimes à Dunkerque (1662-1899)*. Dunkerque, 1901, in-8°, p. 69. — B. N., Clairambault 290, fol. 84.

de la marine. Sans vous en faire un compliment en particulier, Sa Majesté fut hier près de deux heures sur le vaisseau du chevalier de Léry, ne pouvant se lasser d'en admirer la beauté et la magnificence... Les soldats firent l'exercice avec la mesme justesse que les mousquetaires du Roy; et pour les matelots, la légèreté et la vitesse avec laquelle ils montèrent et descendirent plusieurs fois du plus haut des vergues et des mâts du vaisseau, servit de spectacle aussy divertissant pour toute la Cour qu'il étoit extraordinaire et nouveau (1). »

Surpris et charmé, Louis XIV avouait naïvement : « J'entendray bien mieux présentement les lettres de marine que je ne

(1) Colbert de Maulevrier à Colbert. 27 juillet 1680 (B. N., Mélanges Colbert 135, fol. 443). — Riffaut de Château-Guillaume à l'abbé Bernon (B. N., Clairambault 290, fol. 84 : A. JAL, t. II, p. 377).

faisois. Je n'ai jamais vu d'hommes si bien faits que le sont les soldats et les matelots. Si je vois jamais beaucoup de mes vaisseaux ensemble, ils me feront grand plaisir (1). » Ce plaisir, il l'évita.

Car sa fugitive impression n'aura pas de lendemain! Désolé de rester incompris, « Colbert mourra de chagrin après avoir rendu les plus grands services au Roy. Seignelay, plusieurs fois, sera sur le point de quitter sa charge à cause des chagrins qu'il y recevait : » en vertu de quoi, l'intendant général d'Usson de Bonrepaus refusera de leur succéder (2) comme ministre d'une marine qui connut sous eux l'apogée et qui, eux disparus, tombera de chute en chute.

(1) Louis XIV à Colbert. 29 juillet 1680 (Pierre CLÉMENT, *Histoire de Colbert*, t. II, p. 425. — E. MANCEL, p. 72).

(2) D. NEUVILLE, *les Établissements scientifiques de l'ancienne marine*. Paris, 1882, in-8°, p. 102 note. — NEYMARCK, t. II, p. 453.

Colbert? Des caricatures le représentent sous les traits d'un avare qui compte ses sécus, tandis que la mort aux orbites vide le penche sur lui. Telle est pourtant sa probité et l'esprit d'ordre du petit-fils des drapiers que le roi a étendu « le département de sa charge » à des attributions qui seraient aujourd'hui du ressort d'une demi-douzaine de ministères : le contrôle général des finances, la surintendance des bâtiments, des arts et des manufactures, la bibliothèque royale, « la Maison du Roy, Paris, l'Isle de France et le gouvernement d'Orléans, les affaires générales du clergé, le restablissement des haras, la marine, les galères, le commerce, les consulats, les Compagnies des Indes Orientales et Occidentales et le pays de leur concession (1). »

(1) « Instruction pour mon fils pour bien faire la première commission de ma charge. » 1671 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 46).

Si diverses soient-elles, toutes les charges assumées par Colbert, dans une harmonieuse cohésion, se prêtent un mutuel concours pour répandre dans le monde le rayonnement du Grand Règne. Le contrôleur des finances ouvre ses coffres au « chef perpétuel » des Compagnies de navigation qui assure des débouchés aux produits du surintendant des arts et manufactures. Le surintendant des arts et manufactures crée une école de drogmans, « les Jeunes de langue, » en vue des consulats dont il a également la charge. Il met à la disposition du ministre de la marine des ingénieurs et des architectes en renom pour la construction des arsenaux, des peintres et des sculpteurs pour le décor de vaisseaux dont la sobre élégance fera sensation dans le monde. Comme garde de la Bibliothèque royale, il héberge la commission de savants qui reformera les longitudes et

donnera une base sûre à la navigation.

Ainsi l'œuvre de notre premier ministre de la marine a autrement de plénitude que celle du premier grand maître de la navigation. Si la conception de notre empire colonial est de Richelieu, son assiette date de Colbert. C'est à lui que dans tous les domaines, administratif, militaire, scientifique, législatif, la marine devra son statut fondamental.

Avec l'ampleur des résultats, contraste l'économie des moyens. Jamais ministre de la marine n'eut moins d'auxiliaires : un secrétaire général (1), sept ou huit commis (2), voilà toute l'administration

(1) Le Foin, qui succéda en 1670 à Louis Matharel.

(2) Desmarets fils, Clairambault, Roze de Coye, Bessard, Charles Perrault, de Matucières et de La Grange en 1670 (A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 584, n. 2). — Lagarde, autre commis, avait parfois la signature des dépêches en l'absence du ministre (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 508).

centrale du temps. C'est que le ministre rédige tout lui-même.

Courbé sur sa lourde tâche, Colbert s'exténue : « Il pile du soufre (1). » Un mauvais estomac, des insomnies fréquentes, des accès de fièvre qu'il combat par le quinquina, des accès goutteux et tout le cortège des misères inhérentes au surmenage le condamnent à un régime sévère : « Un seul poulet à disner avec du potage, le soir, et le matin, un morceau de pain avec du bouillon, » tel est le sobre menu que se fixe ce rude travailleur (2), en un temps de gros mangeurs où « les dames de la Cour sentent la soupe et le ragoût et ont bu à neuf heures du matin cinq

(1) Disait un bel esprit, le commandeur de Jars (*Journal d'Olivier LEPÈVRE D'ORMESSON*, t. II, p. 495).

(2) Colbert à Colbert de Croissy. 19 novembre 1672 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 479).

ou six sortes de vin (1). » Courtoisement, Louis XIV marque sa sollicitude à son précieux auxiliaire : « Votre santé m'est nécessaire ; je veux que vous la conserviez et que vous croiés que c'est la confiance et l'amitié que j'ai en vous et pour vous qui me font parler comme je fais. »

... Et aussi l'intérêt. Car il n'est pas de ministre plus dévoué, témoin le magnifique portrait de Colbert par un étranger : « Cette multitude de fonctions exercées avec l'exactitude dont il assaisonne ce qu'il fait, l'expose à une foule prodigieuse de gens qu'il est besoin d'écouter. Il s'en dépesche par des audiences réglées qu'il donne plusieurs fois la semaine avec beaucoup de patience, de modération et d'expérience, agissant à l'esgard de tous d'une manière telle qu'on voit aisément qu'il cherche bien moins à se faire des créatures

(1) *Journal...* D'ORMESSON, t. II, p. 495.

et des amis qu'à faire le profit et l'avantage de son maistre (1). »

Après l'audience, la méthode de travail du ministre n'a rien qui allège le poids de ses occupations. Après avoir lu et relu toutes les dépêches, il les annote en marge ; il corrige les réponses ; il en fait d'amples extraits pour les soumettre au roi chaque vendredi. Par cette répétition, on s'imprime fortement dans l'esprit toutes les matières qu'on doit traiter, expliquait-il à son fils en le mettant au courant du métier (2).

(1) *Relation de la conduite présente de la Cour de France*, par un Seigneur romain de la suite de S. E. Mgr le cardinal Flavio Chigi. 1665, dans CIMBER et DANJOU, *Archives curieuses de l'histoire de France*, 2<sup>e</sup> série, t. X, p. 62.

(2) « Mémoire pour mon fils » (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 138).

## IV

### L'APPRENTISSAGE D'UN MINISTRE

A une époque de tradition où les grandes charges se transmettaient par survivance, où Beaufort succédait à Vendôme, Louvois à Le Tellier, Mortemart à Vivonne, où, sous cette apparente diversité de noms, c'étaient des fils qui héritaient de leurs pères, Jean-Baptiste Colbert se donnait pour coadjuteur son fils aîné Jean-Baptiste, marquis de Seignelay. Frais émoulu d'un cours de hautes études juridiques, Seignelay abordait à dix-neuf ans, en 1670, la carrière paternelle. De sévères axiomes en ornaient le seuil : « C'est la volonté qui donne le plaisir à tout ce

que l'on doit faire; et c'est le plaisir qui donne l'application. » « L'esprit naturel du François porte à la légèreté; la jeunesse y précipite. Mais il faut que vous résistiez (1). »

Ayant fait cette découverte qu'un ministre de la marine avait besoin d'un apprentissage, Colbert octroyait à son fils « la grace » de prendre en mains son éducation professionnelle. Il lui formait « le style et le jugement (2) » par des lectures quotidiennes sur les questions maritimes, par des voyages dans les ports et des mémoires à écrire sur un questionnaire dressé d'avance, où il trouvait lui-même son compte. Du fauteuil ministériel où l'attachaient les multiples devoirs de ses charges, Colbert n'aurait pu suivre *de visu* les pro-

(1) *Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. v, 14, 46.

(2) Seignelay à Colbert. La Rochelle, 11 août 1670 (*Ibidem*, p. 10).

grès de nos constructions navales, ni examiner celles de nos voisins. A l'œil du maître pourtant rien n'échappa, grâce au *Missus dominicus* que fut son fils.

Ce *Missus dominicus*, tel tableau de Versailles nous le figure, l'air doux et presque étonné, au moment où le général des galères duc de Vivonne et l'intendant Brodart lui font les honneurs de *la Réale* dans le vieil arsenal de Marseille (1).

L'initiation avait commencé par un stage à l'arsenal de Rochefort, où Seignelay dressa des états de solde et d'armements sous la direction de l'intendant Colbert de Terron. « Ne le flattez point du tout, écrivait Colbert au cicerone (2), par-

(1) Jean-J. MARQUET DE VASSELLOT, *la Galère Réale et le vieil arsenal de Marseille vers 1675-1676* d'après un tableau du musée de Versailles. Paris, 1901, 8°, extrait de la *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 1900-1901, t. II, p. 178.

(2) 4 août 1670 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 269,

ticulièrement sur la facilité qu'il a de comprendre : je ne crains rien tant que cette facilité, parce qu'elle le porte à avoir bonne opinion de luy et à se contenter de cette première connoissance des choses, laquelle ne fit jamais un habile homme. » Ainsi la promptitude d'assimilation de Seignelay alarmait la lenteur réfléchie de son père. Elle lui vaudra de nombreuses apostrophes paternelles : « Cecy est parfaitement galloqué, en mauvais scribe, et non en maître qui en veut faire son proffit. — Si vous ne voulez pas faire réflexion à tout ce qui regarde la marine, vous verrez assurément que tout menace une ruine prochaine, et tout cela parce que vous ne voulez pas faire ce que je vous ay desjà escrit cinq ou six fois et ce que je vous ay

et 2<sup>e</sup> p., p. 9). Seignelay adressa à son père une série de mémoires sur les constructions navales, le personnel, les munitions. 1670 (B. N., Mélanges Colbert 84).

dit peut-être cinq cents. Il n'est point question de travail, mais seulement de penser aux principales choses que vous avez à faire lorsque vous arrivez en carrosse, mesme en vous levant, en vous habillant et en toutes occasions. Ce que je vous demande, se peut faire par l'homme le plus incommodé, et quelque indisposition que j'aye eue, j'en ay toujours fait beaucoup davantage (1). »

En 1671, Seignelay avait visité l'Italie, la terre classique des beaux-arts où le futur surintendant des bâtimens était appelé à se former le goût, autant que le futur ministre de la marine à inspecter « les forces maritimes de tous les Estats, ensemble tous les ouvrages qui se font contre la mer, cela estant de la fonction qu'il devait faire pendant toute sa vie (2). »

(1) 22 février 1678 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 194).

(2) « Instruction pour mon fils dans son voyage

D'où une double touche dans sa relation de voyage, où une étude très fouillée sur la marine vénitienne voisine avec les notes d'un critique artistique (1).

Alors commence pour Seignelay l'ère des missions de confiance, où il se fera « une affaire d'honneur de réussir. » La reine des batailles, alors comme aujourd'hui, « celle qui décide de tous les combats de mer (2), » c'est l'artillerie. En quoi étions-nous inférieurs à nos rivaux hollandais et anglais, en fait d'alliages, manœuvre des pièces, rapidité du tir, accroissement de la portée (3), emploi des gros

d'Italie. » 31 janvier 1671 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 29).

(1) Relation du voyage du marquis de Seignelay en Italie. 1671 (*Ibidem*, p. 221).

(2) Mémoire sur les magasins des arsenaux. 8 octobre 1670 (*Ibidem*, 1<sup>re</sup> p., p. 296).

(3) Un Hollandais avait un secret pour augmenter la portée du canon (Dépêches de Colbert en 1669 : Archives Nat., B<sup>2</sup>9, fol. 217).

canons au « furieux poids », usure des pièces, usage des cartouches, des boulets à pointes, à chaînes, à tranchants et à deux têtes, c'est ce qu'il fallait scruter au cours d'une minutieuse enquête à l'étranger (1). L'imminence d'une guerre avec les Pays-Bas en soulignait l'urgence et aussi les difficultés. Nonobstant le mauvais vouloir qu'opposèrent des esprits « effarouchés et sur leurs gardes, de ne laisser entrer personne dans l'enclos des magasins et des vaisseaux (2), » Seignelay par-

(1) Colbert recommandait à son cousin Colbert de Croissy, ambassadeur en Angleterre, d'inviter toujours à sa table, en même temps que Seignelay, « trois ou quatre des principaux officiers de marine d'Angleterre, afin qu'il puisse toujours parler de leur mestier. » 16 janvier 1672 (DEPPING, t. IV, p. 706). — « Instruction pour mon fils pour son voyage d'Angleterre et de Hollande. » 9-10 juillet 1671 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 35).

(2) Seignelay à Colbert. Amsterdam, 22 juillet 1671 (*Ibidem*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 293).

vint à ses fins : le fonctionnement des cinq amirautés, la liste de la flotte, les services des arsenaux n'eurent pas de secret pour lui : et il nota particulièrement l'usage des pièces lourdes du calibre de 48 livres et des mousquets à rouet pour cracher la mitraille (1).

La brillante campagne de reportage de Seignelay valut à son auteur le plus flatteur des suffrages. Le 23 mars 1672, Colbert avait la joie d'écrire : « Le Roy a aujourd'huy accordé à mon fils la grâce de l'admettre à la signature et aux autres fonctions de ma charge de secrétaire d'État (2). — C'est une jeunesse ; il a vingt et un ans, et c'est assez dire. Mais en m'appliquant à l'instruire, je redresserai facilement ses fautes jusqu'à ce que l'âge luy ayt

(1) Mémoire concernant la marine de Hollande (*Ibidem*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 301).

(2) Colbert à Brodart (*Ibidem*, t. III, 1<sup>re</sup> p., p. 423).

donné plus d'expérience (1). » Et le mentor était rigide : « Je vous déclare, mon fils, que si vous ne changez et ne vous appliquez davantage, vous ne durerez guère. Voici cinq heures entières que j'emploie aujourd'hui à vostre instruction sur des matières qui devroient vous faire la dernière honte (2). — C'est une chose bien extraordinaire que vous n'avez point encore appris à lier un cahier de papier (3). — Que ce soit la fin de mes instructions, et qu'enfin je voye quelque fruit et quelque soulagement de tant de peine que je me donne depuis dix ans (4). » Et en bon fils, Seignelay dresse un « mémoire de ce qu'il se propose de faire pour se

(1) Colbert à Colbert de Croissy. 28 juin 1673 (*Ibidem*, t. III, 1<sup>re</sup> p., p. 495).

(2) Colbert à Seignelay, 24 août 1673 (*Ibidem*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 123).

(3) *Ibidem*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 141.

(4) « Mémoire pour mon fils. » 1673 (*Ibidem*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 138).

rendre capable de soulager son père (1). »

La collaboration du père et du fils est devenue si intime qu'on ne sait trop parfois duquel émanent les dépêches de la marine. Ce qui est certain, c'est qu'en 1678 Seignelay signe toutes les dépêches de son département, au cours des déplacements du roi (2), et que les registres de la correspondance générale de 1681 portent : « Ordres du roy concernant la Marine expédiés par Monseigneur le marquis de Seignelay. » Colbert se réserve de lui donner toutes les directives nécessaires, dont voici quelques-unes :

« Aymer à faire plaisir sans préjudicier au service. Faire promptement tout ce que le roy ordonne pour les particuliers.

(1) P. CLÉMENT, *Histoire de la vie et de l'administration de Colbert*, p. 307.

(2) Arch. Nat., *Marine* B<sup>2</sup>44, fol. 4. — Bibliothèque du ministère de la Marine, G. 184, n<sup>o</sup> 39. — J. HAYEM, *Mémoires et documents pour servir à l'histoire du commerce en France*. Paris, 1911, in-8<sup>o</sup>.

Ne jamais rien expédier qui n'ayt esté ordonné par le Roy. »

Ces axiomes font partie d'un petit traité autographe de Colbert sur la marine de guerre, qui est une merveille de lucidité (1).

On y voit défini nettement ce qui est l'apanage de l'amiral : la justice qu'il exerce par les juridictions d'amirauté, et la guerre qu'il conduit au moyen des vice-amiraux, lieutenants généraux et chefs d'escadre. Le reste, « tout ce qui est à faire pour mettre les vaisseaux en mer, » relève du secrétaire d'État. Nous apprenons par là qu'un bon ministre doit être un critique militaire, capable d'apprécier la valeur des gens. Et qu'il est urgent, pour relever la marine, de donner aux hommes de valeur le moyen d'émerger.

(1) « Instruction pour mon fils pour bien faire la première commission de ma charge. » 1671 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 46).



## V

### « LE PREMIER MOTEUR »

Alors que la bravoure de nos corsaires remplit le monde du bruit de fabuleux exploits, au moment où le chevalier de Théméricourt tient tête à toute la flotte du capoudan-pacha, où La Chesnaye avec un seul vaisseau livre bataille à toute la flotte de Don Juan d'Autriche, où Monbars l'Exterminateur, Nau l'Olonnais et autres Frères de la Côte immortalisent le nom de nos flibustiers, c'est un spectacle lamentable que l'apathie de la marine royale et sa « disette d'habiles gens (1). » A cela rien d'étonnant.

(1) Colbert au comte d'Estrées. 18 janvier 1671 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 1<sup>re</sup> p., p. 214 note).

La Fronde avait porté aux premiers rangs de la marine trois rebelles, César de Vendôme, Foucauld du Daugnon et le duc de Beaufort, trois de ces arrivistes dont Colbert traçait ce vigoureux crayon : « L'ambition donne des prétentions en des temps où le mérite est moins considéré que la faveur. Sans capacité ni pratique, certains font solliciter des emplois et allèguent des difficultés sans fondement pour exclure de la marine ceux que le long service du Roy rend considérables (1). »

« César, duc de Vendôme, fils naturel de Henri IV et de Gabrielle d'Estrées, avoit été de tous les partis qui s'étoient formés contre le gouvernement, sans s'être fait considérer dans aucun. Son humeur inquiète le portoit à embrasser toutes les

(1) Mémoire de Colbert pour prouver que l'amiral n'a pas le droit de nommer les capitaines de vaisseau, publié par L. GUÉRIN, *Histoire maritime de la France*, t. III, p. 490.

nouveautés qui se présentoient (1), » et sa versatilité à délaisser complètement les intérêts maritimes dont il avait la charge. « Employez votre crédit et votre adresse pour empêcher que M. de Vendôme n'aille à la mer. Il y va du service du Roi (2). » Voilà ce qu'écrivait son fils à Colbert. Or, dès sa nomination en 1650, Vendôme avait assuré à ce fils ingrat la survivance de la grande maîtrise de la navigation (3) et, par là, asservi nos destinées maritimes à un homme que les chansonniers traitaient d'« Oison » et le cardinal de Retz de « lourdaud. »

« La mine efféminée, » avec de beaux cheveux blonds tout droits qui le faisaient prendre pour un Anglois, François de

(1) *Mémoires de M. de \*\*\* pour servir à l'histoire du XVII<sup>e</sup> siècle*, dans la collection Michaud et Poujoulat, 3<sup>e</sup> série, t. VII, v. 470.

(2) 20 février 1662 (A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 252).

(3) Vendôme mourut le 22 octobre 1665.

Vendôme, duc de Beaufort, avait hérité de sa grand'mère la beauté et du Vert-Galant la bravoure, — « il étoit un des meilleurs pistoliers de France, » — mais non l'esprit. Ses « expressions basses et populaires (1) » l'avaient sacré roi des Halles au temps de la Fronde. « Un corps de fer tenant ceux qui ont l'honneur d'être avec lui dans une perpétuelle action qui n'est pas toujours utile (2), » tel est cet agité. Avec cela, si peu docile à faire son « apprentissage » nautique (3), qu'un vice-amiral et un lieutenant-général, le commandeur de Nuchèze (4) et le chevalier

(1) *Mémoires de M. de \*\*\**. — *Journal de Jean VALLIER*, éd. H. Courteault, t. III, p. 353.

(2) Colbert de Terron à Colbert. 30 mai 1666 (A. JAL, t. I, p. 499).

(3) Vendôme à Nuchèze. 7 décembre 1661 (Archives de Nuchèze : A. JAL, *Dictionnaire critique*, art. Beaufort).

(4) « Il veut faire les choses comme il lui plaît, et je n'en peux pas répondre. » Nuchèze à Colbert. 23 avril 1662 (B. N., *Mélanges Colbert* 108, fol. 216).

Paul (1), usèrent leur patience à dresser « le plus jaloux et le plus difficile prince du monde (2). » Comment corriger en effet l'étroitesse d'esprit et la manie d'entrer dans le détail et de faire les fonctions des officiers subalternes, au lieu d'apprendre le métier de général. Une façon de donner des ordres confus et parfois contradictoires sans prendre l'avis des officiers supérieurs (3), une « précipitation à décider sur la marine sans y avoir fait de réflexion (4), » tels sont, jugés par Colbert, des défauts capitaux qui n'échappent point non plus à la perspicacité du roi (5).

(1) Le chevalier Paul à Colbert. 15 mars 1665 (H. ODDO, p. 185).

(2) La Guette à Colbert, 3 janvier 1662 (B. N., Mélanges Colbert 107 bis, fol. 1075).

(3) Colbert à Colbert de Terron. 18 juin 1666 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 85).

(4) Quoi que fasse Beaufort pour s'en disculper. 21 octobre 1662 (A. JAL, art. cité).

(5) « J'ai bien plus de confiance en la valeur

On vit même cette chose inouïe : un gouvernement, et quel gouvernement ! confesser le « défaut d'expérience de M. de Beaufort » et demander à nos alliés des Pays-Bas « quelqu'un de leurs plus expérimentés capitaines pour mettre sur le vaisseau amiral de France et servir de conseil à M. le duc de Beaufort (2). »

Au lieu que toute impulsion doit venir d'en haut, aucun des successeurs de Richelieu et de Brézé dans la grande maîtrise de la navigation n'a été un entraîneur d'hommes, un excitateur d'énergie, un « Premier moteur, » selon la jolie définition d'un voyageur médiéval (3).

de mon cousin qu'en plusieurs résolutions où elle pourroit le porter. » Louis XIV à Vivonne, 28 avril 1664 (*Œuvres de Louis XIV*, t. V (1806).

(2) Louis XIV aux États généraux des Pays-Bas. 26 février 1666 (B. N., Cinq-Cents Colbert 126, fol. 80).

(3) Cf. mon *Histoire de la marine française*, 2<sup>e</sup> édition. Paris, Plon, 1909, in-8°, t. 1, p. 264.

Un « Premier moteur, » c'est ce que sera pour la marine Jean-Baptiste Colbert (1). De son fauteuil ministériel, il « tâche d'animer tout le monde. » Écœuré de « ne voir dans nos gens de marine qu'une ambition fort bornée, je ne sais pas, disait-il, quand nous serons assez heureux d'en trouver quelqu'un qui veuille faire quelque chose d'extraordinaire et relever la réputation des armes maritimes du Roy par quelque action éclatante (2). » Prébendiers endormis dans la douce quiétude des *beati possidentes*, les capitaines des galères, par exemple, attendent la belle saison (3) pour promener leurs

(1) Colbert à Colbert de Terron. 29 janvier 1666 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 49).

(2) Colbert à Colbert de Terron. 6 et 19 février 1671 (Archives Nat., *Marine* B<sup>2</sup>14, fol. 75, 91 : CALMON-MAISON, *le Maréchal de Château-Renault*, p. 30). — Colbert au marquis de Martel. 17 mai 1671 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 240).

(3) « Le moindre nuage épouvante » les galères,

« demoiselles, » — ainsi les appelle dédaigneusement Du Quesne (1), — n'ayant d'autre souci que d'en prolonger la vétuste existence aux frais du Trésor. Et que les contrôleurs de la marine demandent à l'un d'eux la justification de ses dépenses : « Je n'ay à donner compte à personne, » répliquera, en leur tournant le dos, Jacques de La Haye Du Plessis Brossardière (2). Et ainsi du reste.

Autre défaut : dans la marine traînent encore des relents de Fronde : « De grace, Monseigneur, écrivait Du Quesne, faite que nous ayons la paix dans ce corps, affin que nous servions tous le Roy avec alégrece (3). » « Tous nos vieux officiers

écrit Colbert au chef d'escadre des galères de Manse. 27 juin 1677 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 59).

(1) *Documents d'histoire*, édités par E. GRISSELLE (1912), p. 103.

(2) 18 avril 1658 (B. N., Franç. 20660, fol. 68).

(3) Du Quesne à Colbert. Messine, 6 mai 1676

ont dans la teste des maximes dont ils ne se peuvent déprendre (1), un esprit d'altercation et d'inimitié les uns contre les autres si contraire au service du roy (2), » que celui-ci en est « scandalisé (3). » A réformer cette mentalité, « Colbert n'épargna ni avis, ni instructions, ni récompenses. Il y employait surtout ces manières polies et engageantes qui font sentir aux gens de mérite l'estime et le discernement que l'on fait d'eux. Il avait soin d'expliquer ses intentions d'une façon claire et bien circonstanciée et ne connaissait point cette politique dangereuse des

(Lettre qui appartenait à M. Charles Cunat, historiographe malouin, copiée dans B. N., Nouv. acq. franç. 4792, fol. 216).

(1) Colbert à Colbert de Croissy. 27 septembre 1673 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 509).

(2) Colbert à d'Alméras, 1<sup>er</sup> juillet 1673 (*Ibidem*, p. 496).

(3) Colbert au marquis de Martel. 1<sup>er</sup> janvier 1666 (*Ibidem*, t. III, p. 29).

ordres ambigus qui s'interprètent suivant l'événement et qui laissent aux ordonnateurs la gloire des heureux succès et la liberté de rejeter sur l'exécution le blâme des mauvais. Il abandonnait volontiers à ceux qu'il mettait en œuvre le choix des moyens, voulant que, dans les occasions où la diligence est nécessaire (et elle l'est presque toujours dans les opérations de marine), un homme en place sût vaincre les petites difficultés et prendre sur lui les partis les plus convenables au service (1). »

« De l'application, de la diligence et du feu (2), » voilà ce qu'il demande : et aussi, de la dignité. Au chef d'escadre d'Alméras qui quête son appui : « Vous me dites

(1) PIDANSAT DE MAIROBERT, *Principes sur la Marine tirés des dépêches de Colbert*, publiés en appendice des *Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 708.

(2) Colbert à Seignelay. 16 février 1678 (B. N., Nouv. acq. franç. 4972, fol. 280).

que vous estes ma créature, écrivait-il (1). Il n’y a qu’un créateur dans le ciel qui est Dieu et un créateur dans l’Estat qui est le Roy, lequel élève et récompense ceux qui ont l’honneur de le servir, suivant leur mérite et application. »

Autrement féconds que les *Maximes* désenchantées de La Rochefoucauld ou le scepticisme de La Bruyère, les axiomes directeurs de la politique colbertine ne dénigrent, ni ne dissèquent la société. Ils la moralisent par des principes de vie. Au lieu de dépeindre des *Caractères*, ils en forment.

Dans une formule lapidaire, Colbert inscrivait au fronton de son ministère la condamnation du favoritisme : « Le Roy ne donne les charges de la marine qu’au mérite et non à la recommandation. Il n’y

(1) 20 avril 1668 (Archives de la famille Bosso-laschi, copie dans B. N., Nouv. acq. franç. 9390, fol. 71).

a qu'un moyen de parvenir dans le service : le temps et les belles actions (1). » La Bruyère disait : « Sa propre industrie ou l'imbécilité des autres. » Le temps ! Avec un sens tout moderne des revendications sociales, la création d'une liste d'ancienneté constitue pour les officiers, pour ceux « qui prétendent avoir été mis hors de leur rang (2), » la meilleure sauvegarde contre les passe-droits. Un Saint-Simon, ami de l'intrigue, en sera scandalisé.

Ah ! pour les courtisans, quelle abomination de ne plus se pousser par la

(1) Colbert à Médavy de Grancey. 1669 (Archives Nat., *Marine* B<sup>29</sup>, fol. 492, 523); et au comte de Blénac. 11 décembre 1671 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 408).

(2) Et qui produisent en conséquence leurs lettres d'offices; nous avons des spécimens de ces réclamations à la date du 29 octobre 1673 (B. N., Clairambault 867, fol. 99). — Les règlements relatifs à la liste d'ancienneté sont du 1<sup>er</sup> avril 1672 et du 15 janvier 1676.

faveur, de ne plus « passer sur le ventre » d'autrui (1). « Vous n'avez que faire d'aller à la Cour, écrit le duc de Beaufort à un de ses officiers (2). Ce n'est pas par là qu'on fait valoir ses services. » Un autre capitaine de vaisseau reçoit d'une cousine le judicieux conseil de ne pas effaroucher par ses démarches tel de ces ministres « qui appréhendent plus que toutes choses les gens inquiets et intrigants (3) » Et elle ajoutait : « Vous avez fait des merveilles. Mais continuez à vous aider, car

(1) « Quelques capitaines que le crédit de M. de Mortemart m'a fait passer sur le ventre. » Le chevalier de Saint-Geniès à Cabart de Villermont. Toulon, 16 juillet 1684 (B. N., Franç. 22799, fol. 172). — C'est en 1668 qu'une quinzaine d'officiers avaient demandé la création d'une liste d'ancienneté (A. JAL, t. I, p. 536).

(2) G. d'Alméras. Brest, 10 décembre 1666 (Archives de la famille Bossolaschi, copie dans B. N., Nouv. acq. franç. 9390, fol. 55).

(3) *Mémoires du marquis de VILLETTE*, édités par MONMERQUÉ pour la Société de l'histoire de France, p. VII.

mon crédit est médiocre ; et ce que vous avez fait, sera [votre meilleure recommandation] auprès du Roi et aura plus de succès que les offices de tout ce qu'il [y] a de dames en France (1). »

La cousine en question devint, au soir du grand siècle, la compagne du roi. Pour le malheur de la marine, elle oublia le conseil donné au capitaine de vaisseau Villette-Mursay. Et un sobriquet énergique cingla dans la marine les créatures de Mme de Maintenon : *les bâtards du cotillon* (2). Que les temps seront alors changés ! Les officiers de marine viendront faire la Cour à la dame « de Maintenant, » alors que le rigide Colbert les

(1) Mme de Maintenon à M. de Villette à Messine. 26 février 1676 (*Correspondance générale de Mme de MAINTENON*, éd. Th. Lavallée. Paris, 1865, in-12, t. I, p. 298).

(2) Journal de l'écrivain de *l'Écueil*, publié par Jules SOTTAS, *Une escadre française aux Indes en 1690*. Paris, 1905, in-8°, p. 229.

invitait à ne pas s'attarder aux délices d'un séjour où se perdaient les qualités et le coup d'œil du marin (1).

Autre contraste ! Huguenote convertie, M<sup>me</sup> de Maintenon n'aura pas la tolérance de « Monsieur Colbert qui ne pense, dit-elle, qu'à ses finances et presque jamais à la religion. » Avec les débuts de la favorite, coïncident les proscriptions. L'ordre « d'oster petit à petit du corps de la marine tous ceux de la Religion prétendue Réformée (2), » prélude à la révocation de l'édit de Nantes, sous le prétexte que « le consistoire est un dangereux gouvernement qui fait les Républicains (3). »

Écoutez au contraire les paroles de

(1) Lettre de l'ambassadeur vénitien Contarini. 13 janvier 1678 (B. N., Italien 1886, p. 155).

(2) 14 avril 1680 (*Mémoires du marquis de VILLETTE*, p. 177 note).

(3) B. N., Franç. 7044, fol. 28. — Eugène GUITARD, *Colbert et Seignelay contre la Religion réformée*. Paris, 1912, in-8°, p. 28.

concorde de Colbert, qui respecte les consciences, mais réprime l'esprit de chicane et de débauche : « Travaillez à réunir tous les cœurs et à les faire conspirer au bien du service (1). — Montrez plus de chaleur que qui que ce soit : et servez d'exemple à tous les autres officiers pour supprimer toutes les chicanes (2). — Il se commet des débauches infâmes dans la marine : appliquez-vous à connoître ceux des officiers qui sont accusés de ces désordres (3). — Soyez bien persuadé de deux vérités (4) : l'une, que vous ne pourrez rien faire pour votre gloire et vos avantages particuliers qu'en

(1) Colbert au marquis de Martel. 1<sup>er</sup> janvier 1666, cité.

(2) Colbert à Des Ardents. 7 mai 1674 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 517).

(3) Colbert à Vauvré. 31 janvier 1682 (*Ibidem*, t. III, p. 217).

(4) Colbert à Valbelle. 1<sup>er</sup> juin 1676 (*Ibidem*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 11).

contribuant à la gloire et aux avantages de ceux qui vous commandent, et l'autre, que vous ne trouverez de disposition ni en moy, ni en mon fils à recevoir des traits de malignité contre qui que ce soit. — Il n'y a rien à quoy le Roy nostre maistre s'applique davantage qu'à établir une subordination aveugle des inférieurs aux supérieurs. Point de quartier à cet égard (1). » « Point d'excuses envers le maistre (2). » — Que nous voilà loin du temps où le grand maître de la navigation, Beaufort, disait de trois de ses capitaines : « MM. de Thurelle, Villepars et Rabesnières sont des manières d'amiraux qui ne rendent compte de leurs actions qu'autant qu'il leur plaist (3). »

(1) Colbert à Colbert de Croissy. 7 juillet 1673  
(*Ibidem*, t. III, p. 499).

(2) Colbert à Colbert de Terron. 22 avril 1672  
(*Ibidem*, p. 427).

(3) Beaufort à G. d'Alméras. Brest, 10 décembre

Pour l'inflexible ministre, la discipline est chose sacrée qu'on ne transgresse pas en vain. Il ne souffre « ni chicane, ni difficulté, de quelque nature qu'elles soient, sur le fait de l'obéissance dans la marine (1). » Château-Renault, un chef d'escadre, tarde à obéir... « Si Sa Majesté reçoit encore une lettre de vous par laquelle elle voye que vous n'avez point exécuté son ordre, elle enverra celuy de vous faire arrester sur votre bord (2). » Et à un intendant : « Exécutez avec vigueur et sans aucune circonspection l'ordre qui vous est donné de destituer les capitaines qui ne voudront pas se soumettre au règlement (3). » « L'indulgence dans des ma-

1666 (Archives de la famille Bossolaschi; copie dans B. N., Nouv. acq. franç. 9390, fol. 55).

(1) Colbert à Gabaret. 12 octobre 1674 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 531, note).

(2) Colbert à Château-Renault. 2 octobre 1675 (*Ibidem*, p. 565).

(3) Colbert à de La Guette. 8 décembre 1662

tières contraires à la discipline n'est pas une qualité (1). »

Des châtimens exemplaires, l'envoi du lieutenant-général de Martel à la Bastille pour avoir osé à l'étranger critiquer son chef (2), donnent aux paroles du ministre un saisissant relief. Pour avoir été absent du bord au moment où *le Rouen* a fait naufrage en rade du Havre, le capitaine Pierre Guérusseau Du Magnou est condamné par contumace à avoir la tête tranchée : en attendant d'être exécuté, il le

(A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 288).

(1) Colbert à Château-Renault, 29 avril 1678 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 97). Le préambule d'un règlement du 14 juillet 1675 débute ainsi : « Depuis assez longtemps, les officiers généraux, les capitaines et autres officiers de la marine se dispensent facilement de l'exécution ponctuelle des ordres » de Sa Majesté (A. JAL, t. I, p. 278).

(2) Seignelay à Colbert de Croissy, ambassadeur à Londres. 17 septembre 1673 (A. JAL, t. II, p. 121).

sera « par effigie dans un tableau attaché à une potence. » L'enseigne et le maître d'équipage, eondamnés aux galères pour impéritie, font préalablement « amende honorable au prétoire de la justice de la ville du Havre et ensuite à l'endroit du bassin devant un des vaisseaux de Sa Majesté, nuds, en chemise, la corde au col (1). »

Et voici l'envers du tableau, le sublime spectacle d'un commandant qui de son vaisseau se fit un cercueil. Au large d'Ouessant, le 21 octobre 1679, *le Conquérant* défoncé par les lames d'une mer en furie sombrait, quand parut un navire anglais accouru au canon d'alarme. « Enfants, sauve qui peut, » cria le capitaine Cyprien Chabert à ses matelots, épuisés par la terrible lutte qu'ils soutenaient

(1) Arrêts de l'amirauté du Havre des 8 et 10 mars 1670 (Alphonse MARTIN, *la Marine militaire au Havre*. Fécamp, 1899, in-8°, p. 104).

depuis la veille avec six pompes en batterie. Quand le dernier d'entre eux eut quitté le bord, stoïque, Cyprien Chabert, « ayant enfoncé son chapeau dans sa teste se retira dans sa chambre » pour accompagner son vaisseau dans l'abîme (1). Voilà le fruit des leçons d'énergie données par Colbert : « Un capitaine doit être à l'égard de son vaisseau ce qu'un gouverneur est à l'égard d'une citadelle. — Il est de son devoir de le faire sauter plutôt que d'avoir la honte de le remettre entre les mains de l'ennemi (2). »

Qui ne sait se sacrifier, qui ne sait obéir, est indigne de commander, telles sont « les véritables maximes de la guerre : »

(1) La Touche à Pierre Arnoul. La Rochelle, 27 octobre 1679 (A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. II, p. 339); et enquête sur le naufrage (Archives Nat., *Marine B<sup>3</sup>32*, fol. 518.)

(2) Colbert à Colbert de Terron. 11 décembre 1670; — et à de Seuil. 24 juillet 1675 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 315 et 550).

elles mettront sur « un pied de bravoure et d'habileté (1) » jusqu'alors inconnues la marine de guerre : elles lui feront prendre, suivant les termes du duc de Beaufort, « un vol plus grand que jamais (2). » Elles banniront « cette licence à quoy les officiers s'estoient insensiblement accoustumés (3) » et leur feront reprendre l'esprit d'offensive qui est l'essence de la victoire (4).

... A une condition : c'est que le choix

(1) *Mémoires de l'abbé de CHOISY.*

(2) Beaufort à G. d'Alméras. Brest, 15 juillet 1668 (B. N., Nouv. acq. franç. 9390, fol. 73).

(3) Relation de la campagne du comte d'Estrées. 1670 (Archives Nat., *Marine* B<sup>4</sup>301, fol. 165).

(4) C'est ainsi que le capitaine de Gorris la Guerche en vient à refuser d'obéir au chef d'escadre Dumé d'Aplemont, parce qu'un pacifique retour à Toulon lui ravirait l'honneur de participer à « une action d'éclat sous le pavillon rouge. » (Gorris à Dumé d'Aplemont. Malte, 11 février 1671 : BORÉLY, *Histoire de la ville du Havre*, t. III, p. 87).

des hommes réponde à la sûreté des principes. Et Colbert de faire appel aux chevaliers de Malte (1), à l'Ordre de Notre-Dame du Mont-Carmel (2) et aux mousquetaires du roi (3) pour alimenter le corps des officiers de marine, dont rien ne peint mieux l'extraordinaire pénurie que le bizarre recrutement du grand état-major : un lieutenant-général des troupes de terre (4) et deux mestres de camp de

(1) Colbert à Arnoul. 30 août 1669 : savoir « le nom de tous les chevaliers de Malte qui arment en cours et leur réputation, afin que le Roy puisse choisir les plus braves pour servir sur ses armées navales » (Archives Nat., *Marine* B<sup>o</sup> 1, fol. 153).

(2) Sur l'escadre de l'Ordre du Mont-Carmel et ses destinées maritimes, cf. un article de moi dans la *Bibliothèque de l'école des chartes* (1914), p. 354.

(3) « Sur toutes les galères, il faudroit mettre quatre mousquetaires de la Compagnie du Roy pour y servir volontaires, lesquels se rendroient en peu d'années bons capitaines de galères. » 1669 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 143).

(4) Jean, comte d'Estrées.

cavalerie (1) pour amiraux; « un maître des requêtes transfiguré en homme de guerre (2), » un officier des troupes de Turenne (3) et un ex-abbé (4), devenu colonel, pour chefs d'escadre!

*Et nunc erudimini.* Tous ces marins d'occasion, si braves soient-ils, seront victimes de leur présomptueuse inexpérience. Esprit brouillon au point de se voir maintes fois invité par Colbert à « changer de style, » comme si le style n'était pas la marque indélébile du caractère, le vice-amiral comte Jean d'Estrées indispose par ses fausses manœuvres les amiraux britanniques et contribue par là à la rupture de l'alliance anglaise : puis,

(1) François de Lapis de Mondevergue et Jacob Blanquet de La Haye.

(2) Antoine Le Febvre de La Barre.

(3) François-Louis de Rousselet, chevalier de Château-Renault.

(4) François-Bénédict Rouxel de Médavy, marquis de Grancey.

son impéritie met au plein sur les récifs des îles Aves toute une escadre, naufrage effroyable qui nous coûte des centaines d'hommes et cinq cents canons.

Des deux mestres de camp de cavalerie envoyés comme amiraux par delà la Ligne d'équinoxe, l'un, François de Lopis de Mondevergue, est révoqué pour insuffisance et meurt de chagrin dans les cachots de Saumur ; l'autre, Jacob Blanquet de La Haye, faute d'attaquer à Ceylan l'escadre hollandaise, se laisse grignoter par elle, perd un à un tous ses vaisseaux et est rapatrié en France prisonnier de l'ennemi. Aux Antilles, le maître des requêtes Antoine Le Febvre de La Barre laisse détruire toute sa flotte le long de la plage du port Saint-Pierre à la Martinique, pour n'avoir pas su prendre position dans le cul-de-sac fortifié du Fort-Royal, qui verra, un peu plus tard, un de nos plus beaux faits d'armes navals, l'écrasement

des colonnes de débarquement de Ruyter par le seul vaisseau du capitaine d'Ambli-  
mont. Combien contraste l'inexpérience  
de ces marins d'occasion avec les bril-  
lantes qualités manœuvrières de vieux  
loups de mer comme Du Quesne, ou de  
vailleux chevaliers de Malte comme  
Valbelle et Tourville!

Mais voyez le paradoxe. Tandis que  
l'aristocratique cardinal de Richelieu ap-  
pelait au commandement les plébéiens et  
« plutôt de gros mariniers vaillants, nour-  
ris dans l'eau de mer et la bouteille, que  
des chevaliers frisés (1), » le petit-fils des  
drapiers rémois ne confiera les vaisseaux  
du roi qu'à des « gens de bonne fa-  
mille (2), » à « des gens de qualité et qui

(1) Cf. *supra*, t. IV, p. 599 : Richelieu au com-  
mandeur de La Porte. 30 juin 1627.

(2) Colbert à Colbert de Terron. 2 mars 1666  
(*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 64). — « Pour  
répondre au mémoire de mon fils. » 8 août 1673  
(*Ibidem*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 123).

ayent du bien (1), » en vertu de cet axiome nouveau : « L'officier est l'âme du vaisseau : entre tous les officiers, ceux-là sont les plus considérables qui ajoutent la naissance et la noblesse aux autres qualités nécessaires, parce que le soldat et le mathelot ont pour eux plus de respect et d'obéissance (2). » Le naufrage du vice-amiral d'Estrées aux îles Aves amena le ministre à résipiscence : « Nos anciens capitaines de marine, néz matelotz et nourris dans la mer, ne seroient point tombéz dans un aussy funeste désastre que celuy-là, avouait Colbert : par conséquent, il les faut cultiver et avoir le rolle de tous les capitaines marchands qui sont habil navigateurs, pour s'en servir dans les occasions (3). » ... Mais dans

(1) Ce que conseillait Beaufort en 1662 (A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 272).

(2) B. N., Thoisy 90, fol. 398.

(3) 1678 (Archives Nat., *Marine* B<sup>48</sup>, fol. 254).

les occasions seulement. Et telle était la morgue du temps que le marquis de Langeron osera dire du grand Du Quesne que « c'étoit un homme de rien (1). » Que nous étions éloignés du système anglais qui choisissait les capitaines de vaisseau « sur la réputation qu'ils s'étaient acquise dans les vaisseaux marchands, où il se trouve quelquefois des occasions aussy chaudes que dans la guerre (2). »

Seuls et par dérogation à l'Ordonnance qui défendait passements et broderies, des gentilhommes portèrent l'uniforme adopté par Colbert (3) pour les officiers de ma-

(1) Rapport du commissaire général de Combes. 15 novembre 1707 (A. JAL. *Abraham Du Quesne*, t. II, p. 392).

(2) « Remarques faictes par le sieur ARNOUL sur la marine d'Hollande et d'Angleterre. » 1670 (B. N., Cinq-Cents Colbert 201, 2<sup>e</sup> p., p. 18).

(3) « Le juste-au-corps en une forme et manière » aurait été adopté pour établir l'égalité entre les officiers de marine et empêcher des prodigalités

rine, un « justaucorps de couleur bleuë, garni de galon d'or ou d'argent jusqu'au nombre de quatre (1), » avec écharpe de satin blanc et bas de soie cramoisie ; pour exciter l'émulation, il avait inventé cette petite chose à laquelle les Français sacrifient leur vie, une marque d'honneur : le galon. Et voici la conception que se fait le ministre d'un état-major idéal : « Je voudrais mettre toujours ensemble un bon capitaine gentilhomme, un lieutenant et un enseigne de mesme, avec trois officiers matelots en second, le tout d'un mesme pays en amis, en sorte qu'ils puissent bien s'accommoder ensemble (2). »

ruineuses pour les officiers pauvres (A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 336).

(1) Ordonnance du 2 mars 1665 (Archives Nat., *Marine B<sup>2</sup>8*, fol. 14 v<sup>o</sup> : *Édits, déclarations, réglemens et ordonnances du Roy sur le fait de la marine*. Paris, 1677, in-4<sup>o</sup>, p. 722).

(2) Colbert à Colbert de Terron. 4 novembre 1669 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 185).

A cette réserve près que leur recrutement n'est pas ouvert à tous, la sélection des officiers d'avenir est entourée des plus sérieuses garanties. La valeur de chacun, « soit pour les actions de bravoure, soit pour les manœuvres, soit pour la conservation des équipages et la propreté du vaisseau (1), » est l'objet d'une fiche signalétique transmise au ministre par l'intendant. Rien de plus honnête et de plus perspicace que ces notes confidentielles : nous en pouvons juger par celles qui subsistent pour les départements de Brest et Rochefort. En deux traits, l'intendant de Demuin caractérisera la valeur relative de deux chefs d'escadre : « M. Gabaret, peu actif et d'une eslévation médiocre, n'ayant pas le relief nécessaire pour estre à la teste d'un corps. — M<sup>r</sup> le chevalier de Tourville, bon officier, uniquement appli-

(1) Colbert à de Seuil. 14 octobre 1673 (Archives Nat., *Marine* B<sup>2</sup>24, fol. 499).

qué à son mestier où il s'instruit tous les jours, capable de metre la discipline dans la marine, et distingué par sa valeur (1). » L'histoire ne saurait mieux juger.

C'est que le grand ministre demande aux intendants, ses subordonnés directs, d'être des esprits nets, aussi ennemis du « galimatias (2) » administratif que du « fatras des pièces inutiles (3), » de même qu'il demande aux officiers d'épée

(1) « Liste des officiers de marine du département de Rochefort, » avec leurs notes signées de l'intendant « DE DEMUIN ». Rochefort, 13 juillet 1673 (B. N., Clairambault 867, fol. 290). — « Mémoire concernant les officiers des vaisseaux qui sont du département de Brest », signé de l'intendant « DE SEUIL ». Brest, 3 mai 1681 (*Ibidem*, fol. 327).

(2) Colbert à Arnoul fils, intendant à Toulon. 15 juin 1671 (*Lettres de Colbert*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 111). — « Le secrétaire d'Etat doit voir par leurs yeux tout ce qui se passe dans les ports » (*Ibidem*, p. 138).

(3) Colbert à Brodart, intendant des galères. 20 septembre 1677 (*Ibidem*, p. 64).

d'être des « instruments tranchants (1). » Tout « défaut de prévoyance et d'application » est repris très rudement (2); et s'il y a récidive, si l'intendant compromet les mesures « prises pour établir un bon ordre dans la marine, » une lettre glaciale lui signifiera sa révocation :

« Vous pouvez compter dès à présent que le Roy ne peut plus se servir de vous, ni dans l'employ que vous occupez, ni dans aucun autre (3). »

(1) PIDANSAT DE MAIROBERT.

(2) Colbert à Arnoul fils. 22 février 1678 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 83).

(3) Colbert à Arnoul fils. 16 novembre 1679 (*Ibidem*, p. 173). — Et au commissaire de Séraucourt : vos « lettres sont pleines de vos louanges; mais le malheur pour vous veut que vous soyez le seul qui les publiiez. » 26 novembre 1677 (*Ibidem*, p. 72). — Sur les divers intendants de la marine au temps de Colbert, cf. D. NEUVILLE, *État sommaire des archives de la marine antérieures à la Révolution*. Paris, 1898, in-8°, p. 29.

## VI

### LA HIÉRARCHIE NAVALE

Mais la réforme capitale de Colbert consiste à mettre fin à l'incohérence qui investissait de droits souverains le chef de la marine. Réservant exclusivement à la Couronne les nominations d'officiers jadis dévolues au grand maître de la navigation, il tient pour nulle et non avenue toute provision qui n'émane point du roi (1). En conséquence, le jour même où le petit comte de Vermandois fut

(1) Mémoire de COLBERT prouvant que le roi seul, et non l'amiral, a droit de nommer les capitaines (GUÉRIN, *Histoire maritime de la France*, t. III, p. 489).

nommé amiral de France (1), tous ses subordonnés, le vice-amiral du Ponant (2), les deux lieutenants généraux (3), les chefs d'escadre de Provence, Poitou, Normandie et Dunkerque (4), les capitaines reçurent également leurs provisions d'offices.

Chose étrange, sous un roi dont le bon

(1) Le 12 novembre 1669 (Archives Nat., *Marine* B<sup>s</sup>8, fol. 170 v<sup>o</sup>-181).

(2) Jean, comte d'Estrées. La vice-amirauté du Levant resta vacante.

(3) Abraham Du Quesne et le marquis de Martel, lieutenants généraux des 26 janvier 1656 et 27 août 1667 (Didier NEUVILLE, *État sommaire des archives de la marine antérieures à la Révolution*. Paris, 1898, in-8<sup>o</sup>, p. 322). Un troisième lieutenant fut nommé 1676.

(4) Provence : Guillaume d'Almèras. 9 octobre 1662; — Poitou : Mathurin Gabaret. 30 novembre 1663; — Normandie : François Thiballier de Thurelle. 12 novembre 1669; — Dunkerque : commission en blanc. Le nombre des chefs d'escadre fut porté à six en 1673. Les deux autres furent au titre de la Guyenne et du Languedoc.

plaisir faisait loi, la légendaire ténacité des Bretons avait eu raison de la volonté royale et maintenu, en dépit des remontrances du Parlement (1), l'hégémonie maritime de leur « province et duché : » la Bretagne, exclue du ressort de l'amiral de France (2), ne prétendait relever que de son gouverneur, en « possession du titre d'amiral de Bretagne, marque de l'ancienne souveraineté » du vieux duché. Et le gouverneur voulait avoir, comme l'amiral de France, une compagnie de cent gardes-marines et une académie navale, « séminaire inépuisable de bons officiers (3), » qui de fait exista à Saint-Malo (4). Si bien

(1) Colbert au procureur général du Parlement. 30 novembre 1669, 20 janvier 1670 (B. N., Franç. 17413, pièce 164).

(2) 12 novembre 1669 (Archives Nat., *Marine* B<sup>3</sup>8, fol. 176).

(3) Placet du gouverneur de Bretagne aux États de la province (B. N., Thoisy 90, fol. 398).

(4) Colbert aux maire et échevins de Saint-

que, en dehors de Brest qui relevait du grand chef de la marine française, le reste des ports de Bretagne était de l'obédience maritime du gouverneur : et la garde des côtes de la province fut confiée à l'escadre de l'Ordre du Mont-Carmel.

Même amputés du droit souverain de nommer les officiers de marine et restreints à des attributions militaires et judiciaires (1), les pouvoirs de l'amiral de France restaient considérables. Leur délégation à un enfant était un non-sens qu'on voulut corriger. Mais le personnage auquel on les proposa, le général des galères Rochechouart de Vivonne, en bon courtisan, se déroba, de peur de se faire

Malo. 10 septembre 1669 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 163). — Nous verrons ci-dessous qu'il y eut, pour la Bretagne, une rédaction spéciale de l'Ordonnance sur la marine.

(1) « Instruction pour mon fils pour bien faire la première commission de ma charge. » 1671 (*Ibidem*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 46).

du fils naturel du roi un futur ennemi (1). Le maréchal de Bellefonds, qui avait collaboré en 1666 au plan de la campagne navale (2) et sollicité le commandement d'un vaisseau (3), esquissa une candidature qui n'eut aucun succès (4). Et ce fut en définitive le comte Jean d'Estrées qui recueillit, sous le titre de vice-amiral du Ponant, l'héritage du duc de Beaufort (5).

(1) Vivonne à Duché de Vancy. 5 mai 1671 (*Correspondance de Louis-Victor de Rochechouart, comte de VIVONNE* (1671), éd. J. Cordey. Paris, 1910, in-8°, p. 63).

(2) « Mémoire sur la résolution que le Roy a prise après avoir entendu les sieurs marquis de Bellefonds et Du Quesne pour l'entretienement de ses forces maritimes. » 23 octobre 1666 (Archives Nat., *Marine* B<sup>2</sup>4, fol. 229, 245).

(3) Le 6 décembre 1666 (A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 473).

(4) Bernardin Gigault de Bellefonds inspecte pourtant en 1669 les ports et les fonderies. (D. NEUVILLE, *les Établissements de l'ancienne marine*, p. 93).

(5) Moyennant indemnité aux héritiers de Beaufort (A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 585).

Il n'y eut d'autre vice-amiral que lui.

De la hiérarchie navale, Colbert fixe les points encore obscurs avec ce souci de l'ordre qui est la caractéristique du règne. Les deux lieutenants généraux sont assimilés comme grade à ceux de l'armée de terre. « Les chefs d'escadre sont les mestres de camp des capitaines (1); » « les capitaines sont réputés colonels (2) ». L'intendant a sur le chef d'escadre la préséance à terre, ainsi que dans les conseils de discipline (3). En une formule lapidaire, Colbert a défini les rôles respectifs

(1) Mémoire de Colbert pour prouver que l'amiral n a pas le droit de nommer les capitaines de vaisseau (GUERIN, *Histoire maritime de la France*, t. III, p. 489).

(2) Vivonne à Duché de Vancy. 10 mars 1671 (*Correspondance de Louis-Victor de Rochechouart, comte de VIVONNE*, p. 34).

(3) Règlement du 21 mars 1668. Ce règlement comme les suivants, est imprimé dans les *Édits, déclarations, réglemens et ordonnances du Roy sur le fait de la marine*. Paris, 1677, in-4°.

du général des galères ou du chef d'escadre et de l'intendant : « Toute la guerre à M. le général; toute la justice, police et finance à l'intendant. » Vis-à-vis du lieutenant-général, le chef d'escadre prétendrait à l'indépendance et au « commandement entier dans les ports de son département, » si une brève note ne le rappelait à l'ordre (2). Les capitaines en second, qui font un stage d'apprentissage au commandement, sont subordonnés aux « anciens lieutenans (3); » ceux-ci relèvent des capitaines de frégates légères (4), qui ont aussi le pas sur les capitaines de brûlots (5).

En marge de la flotte régulière, deux escadres exotiques avaient capitaines

(1) Arnoul à Colbert. 4 février 1668 (A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 539).

(2) 12 mars 1672.

(3) 24 mars 1672.

(4) 18 juin 1672.

(5) 14 décembre 1674.

généraux et bases à part : les frégates du grand maître de l'Ordre du Mont-Carmel à Saint-Malo, les galères du marquis génois Ippolito Centurione à la Ciotat. Centurione, propriétaire d'une forte escadre jusque-là entretenue à la solde de l'Espagne (1), avait conquis sur mer la renommée et la richesse : la renommée, en livrant bataille avec un seul navire aux quatre-vingts galères du capoudanpacha (2) ; la richesse, en se mettant en

(1) Suivant traité du 25 décembre 1664, il servait l'Espagne dans les mers de Sicile en qualité de capitaine général des sept vaisseaux et de la patache lui appartenant (C. FERNANDEZ DURO, *Armada española*, t. V, p. 424). — Inventaire de ses galères (Archives Nat., *Marine* B<sup>o</sup>1, fol. 220 v<sup>o</sup>. — D. NEUVILLE, *État sommaire des archives de la Marine*, p. 231 note 2).

(2) [DE LA HAYE-VENTELET], *Lettre d'un ambassadeur de France à Constantinople au roy Louis XIV; contenant une relation de son ambassade*, publiée dans la *Continuation des mémoires de littérature et d'histoire*. Paris, 1727, in-8<sup>o</sup>, t. IV, p. II, 283.

mesure de nous vendre toute une escadre de haut bord (1), sans préjudice de l'escadre de galères qu'il nous amenait (2).

Recruter des officiers de valeur, les former dès l'adolescence, « élever des jeunes gens de bonne famille dans les emplois de marine (3) » est la constante préoccupation de Colbert. Aussi, dès l'année où il devient titulaire du ministère de la marine, provoque-t-il la création de collèges spéciaux à Saint-Malo (4), à Bor-

(1) De ses cinq vaisseaux, nous n'achetâmes que *la Princesse-du-Ciel*, *le Saint-Augustin* et *la Frégate de Portugal*, de 40, 44 et 48 canons (Archives Nat., *Marine* B<sup>3</sup>1, fol. 345. — Bibl. de la Marine, ms. G. 1).

(2) Une capitane, une patronne et une galère ordinaire, suivant contrat du 11 décembre 1669 (Archives Nat., *Marine* B<sup>3</sup>3, fol. 395. — Archives Nat., K. 1355, n° 1).

(3) Colbert à Colbert de Terron. 29 juillet 1669 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 163, note).

(4) Colbert au maire de Saint-Malo. 10 septembre 1669 (*Ibidem*).

deux (1), à Montpellier (2)... avec l'assistance du chevalier Gabriel Peschard, baron de Bossac, et de l'Ordre du Mont-Carmel (3).

Mais « tirer les enseignes du collège ou de l'académie » est aussi vain, à l'estime d'un chef d'escadre (4), que de leur faire l'apprentissage de volontaires, « mestier où on n'apprend jamais rien en mangeant les poulets du capitaine. » Qu'ils sortent du rang en commençant par faire à bord le maniement du mousquet ! L'ap-

(1) Colbert au commissaire général des fortifications, chevalier de Clerville. 12 février 1669 (D. NEUVILLE, p. 99).

(2) En 1671, à Paris en 1677.

(3) Suivant lettres-patentes du 31 octobre 1669 (GAUTIER DE SIBERT, *Histoire des Ordres royaux hospitaliers-militaires de Notre-Dame du Mont-Carmel et de Saint-Lazare de Jérusalem*. Paris, 1772, in-4<sup>e</sup>, p. 375).

(4) Guillaume d'Alméras, Mémoires de 1667 communiqués par Mme Bossolaschi à Margry (B. N., Nouv. acq. franç. 9390, fol. 56).

prentissage commençait dès le bas âge! l'on voyait, à bord de certains vaisseaux, des enfants de treize ans qui avaient déjà trois campagnes et des blessures (1). A onze ans, Jean-Baptiste de Valbelle, le futur chef d'escadre, combattait à bord de la galère paternelle (2).

La tradition est que les futurs officiers servent comme gardes du pavillon ou gardes de l'étendard. Ceux-ci ont le prestige de l'uniforme fort seyant que leur a donné en 1670 le général des galères, une casaque bleue brodée d'un grappin, et que le même Vivonne change en 1681 en un justaucorps écarlate, avec culotte et bas de même, et bandoulière de velours bleu.

(1) *Relation d'un voyage fait en Provence, par M. L. M. D. P.* [DE PRÉCHAC.] Paris, 1683, in-12, 4<sup>e</sup> p., p. 81.

(2) DESPRÉS, « Vie du bailly de Valbelle, » Bibl. d'Aix, ms. 1194.

Ceux-là ont un « juste-au-corps » en « drap gris avec des boutons de cuivre doré et des gances de vermeil aux boutonnières, » qui excitait la convoitise des roitelets nègres du Sénégal (1).

Les gardes de la marine sont embrigadés, depuis le 24 décembre 1669, en deux détachements, l'un pour le Ponant, l'autre pour le Levant, sous les ordres d'un capitaine aux gardes françaises ayant brevet de colonel et rang après les chefs d'escadre, Marc de Çanin de Cajac. Pliés par des lieutenants, enseignes et maréchaux des logis à toutes les exigences de la discipline, « les Cajacs » reçoivent de maîtres d'hydrographie l'enseignement professionnel, de maîtres de dessin, de

(1) *Relation du voyage fait sur les costes d'Afrique aux mois de novembre et décembre 1670*, dans [Henri JUSTEL,] *Recueil de divers voyages faits en Afrique et en l'Amérique qui n'ont point esté encore publiéz*. Paris, 1674, in. 4°.

danse et d'escrime les connaissances nécessaires à un « honneste homme (1) : »

(1) Colbert à Brodart. 15 février 1670 : « L'intention du Roy est de ne conserver que 25 gardes des 49 de feu M. le duc de Beaufort.. » — Colbert à Matharel. 5 juillet 1670 : « A l'égard des cent gardes de la marine qui sont à Toulon, j'ay cy devant envoyé à M. d'Infreville le règlement fait sur le nombre qui doit estre embarqué sur chaque vaisseau portant pavillon. » (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 203, 246). — Ordres du roi du 23 avril 1670 sur les gardes de la marine (Archives Nat., *Marine* B<sup>4</sup>301, fol. 357. — « Estat des hardes... que le sieur maréchal duc de Vivonne, général des galères de France, envoie à Marseille pour habiller la compagnie de ses gardes. » 1681 (A. JAL, *Glossaire nautique*, art. *Gardes de l'étendart*; cf. aussi les art. *Gardes de la marine* et *Capitaine-colonel*). D'après le dernier texte de JAL, M. de Cajac conserva le titre de capitaine-colonel du 24 décembre 1669 au 18 décembre 1671. Il devint simple capitaine d'une des compagnies des gardes de la marine à la suite d'un démêlé avec un officier général de la marine (Le P. THÉODORE DE BLOIS, *Histoire de Rochefort*. Paris, 1733, in-4°, p. 189). — « La frégate d'École instituée pour l'instruction des jeunes officiers des vaisseaux et des gardes de la

et leur entraînement s'achevait à bord des vaisseaux amiraux ou à bord d'une frégate-école spécialement aménagée pour eux. Nous apprenons, par les notes du capitaine Le Bret de Flacourt, commandant la frégate-école, que certains gardes avaient jusqu'à vingt ans de services. Leurs effectifs, sans cesse accrus et répartis entre les trois grands ports, avec dépôt à Indret pour les nouveaux convertis, atteignaient huit cents hommes à la mort de Colbert : *Lecti juvenes in navalem militiam conscripti octingenti.*

marine », était en 1681 sous le commandement du chevalier de Flacourt. (*Mercure galant*, janvier 1682, p. 241).

## VII

### L'INSCRIPTION MARITIME

L'accroissement de nos forces maritimes posait un grave problème, qui arrachait à Louis XIV ce mélancolique aveu : « Il est impossible de faire de grands armemens, si je ne trouve moyen de changer l'aversion presque insurmontable qu'ont les gens de mer de s'engager au service de mes vaisseaux (1). » Nos adversaires en étaient si bien persuadés qu'à la veille d'entrer en lutte contre nous, les Pays-Bas recevaient de leur ambassadeur en France ce dédaigneux rapport : « La France n'a pas de quoy fournir à la monture de quarante

(1) Louis XIV au duc de Beaufort. 19 avril 1669 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 120).

vaisseaux de guerre (1). » Manquait-elle donc de matelots? Non. « Au moindre témoignage que je donnai de ma volonté, écrivait plus tard Louis XIV, il s'en trouva une si grande abondance qu'au lieu de soixante vaisseaux que j'équipois, j'en aurois pu armer plus de cent. Des provinces presque entières s'étoient aussitôt offertes à me servir (2). »

Quel était le secret de cette métamorphose et quel était le magicien? Le bon plaisir du roi n'y était pour rien. Rendons à Colbert ce qui était dû à son génie. Au système de la *presse*, à la levée par force (3), dont l'arbitraire et la violence

(1) Rapport du 22 janvier (*Lettres de Pierre de Groot à Abraham de Wicquefort*, p. 64).

(2) *Mémoires de Louis XIV*, éd. de 1806, t. II, p. 73.

(3) Ordonnances d'avril 1635, 5 mars 1647, 14 avril 1654, 17 décembre 1665, 16 février 1667 (Jacques CAPTIER, *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*. Paris, 1907, in-8°, p. 19,

provoquaient la désertion des matelots, il avait substitué un régime plus souple, plus conforme aux tendances du caractère français. Tenant compte des judicieuses observations de certains intendants (1), il avait cherché à satisfaire les instincts de liberté et d'égalité des marins, au lieu de les traiter en « bêtes farouches » et d'en pendre pour l'exemple, comme le demandait le roi des Halles (2). Il avait d'abord songé à traiter avec les communautés maritimes pour obtenir annuellement de chacune un chiffre fixe

147. — B. N., Mélanges Colbert 143, fol. 177, 178, 278, 291).

(1) « J'estime que le meilleur seroit de laisser les matelots et soldats *libres* d'aller chez eux ou de demeurer entretenus; car de les tenir trois années enfermés dans un vaisseau *par contrainte*, c'est leur faire fuir le service. » La Guette à Colbert, 3 janvier 1665 (A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 333).

(2) Lettre de Beaufort du 11 mars 1668 (*Ibidem*, p. 544).

de matelots (1). Puis il avait trouvé mieux.

Sans rien connaître de cette savante organisation byzantine qui s'abritait, contre la fougue arabe, d'un double rideau de flottes servies par des inscrits, sans être initié davantage aux arcanes de la *Description maritime* proposée au roi Henri II, les mêmes maux appelant les mêmes remèdes, Colbert réinventa l'*Inscription maritime*. Ce fut toute une révolution navale qui assura à la marine de Louis XIV les bénéfices de la conscription moderne. En voici les étapes :

22 septembre 1668, enrôlement de tous les gens de la mer (2) et recensement général comme il n'y en avait

(1) Colbert de Terron à Colbert. 5 janvier 1668 (J. CAPTIER, p. 387).

(2) *Édits, déclarations, réglemens et ordonnances du roy sur le fait de la marine*. Paris, 1677, in-4°, p. 307.

plus en depuis de longues années (1).

4 septembre 1669, répartition des inscrits par évêchés en « tant de départemens qu'il faudroit pour former des équipages de 300 hommes, » capitaine, lieutenant et enseigne compris, de façon que la mobilisation navale fût instantanée (2).

13 juillet 1670, institution du système des *classes*, c'est-à-dire du service par roulement sur les vaisseaux du roi, avec peine de mort ou des galères pour les déserteurs (3). Les inscrits étaient

(1) Car il y en avait eu auparavant. Le 10 février 1607 par exemple, l'amiral de Montmorency faisait dresser un état de tous les marins (Institut, Collection Godefroy 264, fol. 145). En 1624, l'amiral Henri de Montmorency renouvelait la prescription, qui fut inscrite en 1629 dans le Code Michaud.

(2) B. N., Mélanges Colbert 84, fol. 172. — *Lettres de COLBERT*, t. III, p. 159.

(3) Édits de janvier 1670 et 19 septembre 1676 (ISAMBERT, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XVIII, p. 369 : t. XIX, p. 165).

pourvus de livrets militaires en parchemin où le commissaire du département portait leurs « noms, surnoms, aages, demeures, signaux (signalement) et qualitez, ensemble celui de leurs femmes et le nombre de leurs enfants. » Ne pouvaient s'engager dans la marine marchande que les inscrits dont la classe n'était pas appelée. Et pour que nul n'en ignorât, un double des rôles était affiché à « la porte principale de la paroisse (1). »

La réforme de Colbert eut, suivant les provinces, une fortune diverse. La perspective de toucher une demi-solde en cas de non-emploi sur la flotte royale séduisit les matelots bretons qui s'enrôlèrent en foule.

(1) B. N., Clairambault 854, fol. 116. — « Instruction pour le s<sup>r</sup> Dorinville, chargé de l'établissement des classes... des éveschez de Tréguier, Léon et Quimper. » 28 mars 1680 (CAPTIER, p. 389).

Alors qu'un recensement opéré en Bretagne en 1667 (1) n'avait relevé que cinq mille cent quarante marins, l'Inscription maritime en fournit vingt mille (2). Et Louis XIV put dire d'eux que, s'il l'avait voulu, ils n'auraient laissé dans leurs maisons que leurs femmes et leurs filles pour se rendre en plus grand nombre sur la flotte (3).

Ailleurs, l'Inscription maritime fut accueillie beaucoup plus fraîchement. Elle donne lieu, en Béarn, à des émeutes dont « la chaleur » a peine à se calmer ;

(1) Par les marquis de Coëtlogon et de La Coste : « Livre des cartes particulières de la province de Bretagne » (Bibl. du Service hydrographique, ms. 3964, fol. 13).

(2) « J'ay esté surpris, écrivait Colbert le 4 septembre 1673, qu'il n'y ait que 6 773 matelots dans toutes les classes depuis la Bretagne jusques à Bayonne ; la Bretagne seule en fournit près de 20 000 » (DELAUVAUD, *Rochefort en 1672 et 1673*, p. 73).

(3) *Mémoires de LOUIS XIV*, t. II, p. 73.

à Martigues, à Marseille (1), à de violentes manifestations contre « les chausses rouges et le chapeau blanc » des commis des classes, à qui on ne parle de rien moins que de « couper la gorge (2). » Malgré la menace de voir occuper leurs maisons par des garnisons militaires qui vivraient à leurs dépens (3), les matelots de Rochefort plutôt que de servir abandonnent en masse la ville. Au Havre, il faut fermer les portes de la Cité pour « aller de maison en maison prendre tous les hommes qui ont monté en mer (4). » Ceux de Dieppe, aussi

(1) Lettre de cinquante matelots « du quartier de S<sup>t</sup> Jean » au gouverneur de Marseille (CAPTIER, p. 433).

(2) Rapport de Brodart. 6 septembre 1670 (Archives Nat., *Marine* B<sup>3</sup>9, fol. 362 : CAPTIER, p. 125. — Et Archives Nat., *Marine* B<sup>3</sup>20, fol. 361 : CAPTIER, p. 433).

(3) Lettre de Colbert de Terron. Rochefort, 10 mars 1672 (B. N., *Mélanges Colbert* 158, fol. 364 : CAPTIER, p. 135).

(4) Colbert au duc de Saint-Aignan. 21 juin

insoumis, se réfugient dans le voisinage (1). « A Marseille, il n'y a pas un matelot qui n'ait un gentilhomme ou une femme qui le protège et ne cherche à exempter du service (2). »

Le système des classes fonctionnait malgré tout, quand la guerre de Hollande lui porta un coup des plus rudes. Il fallut appeler « tout ce qu'il y avait de bons officiers mariniers, matelots et soldats dans toute l'estendue des costes, sans considérer les classes de service (3). » Le

1673 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 493).

(1) Colbert à Brodart. 25 mars 1673 (*Ibidem*, p. 489, note).

(2) Arnoul à Colbert. 6 décembre 1676 (B. N., Nouv. acq. franç. 21322, fol. 283). — Presque dans les mêmes termes, Colbert écrivait à l'intendant de Seuil, à Brest, le 22 novembre 1669 : « Il n'y a pas un matelot qui ne donne volontiers trois et quatre pistoles pour s'exempter du service » (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 191).

(3) Louis XIV à Colbert de Terron. 4 janvier 1672 (*Ibidem*, p. 413).

remède, c'était la création d'effectifs permanents au moyen d'engagements volontaires jusqu'à concurrence de deux mille par port : les classes n'eussent constitué en ce cas que la réserve de l'armée de mer (1). Le projet resta lettre morte, parce que trop onéreux : « Voicy nostre marine estable, avait écrit Colbert : il faut travailler à présent à la conduire avec économie (2). »

Le premier malaise passé, du reste, le système des classes s'est acclimaté parmi les gens de mer. D'autant que des mesures de prévoyance sociale, jointes aux libéra-

(1) Mémoires des 6 mai et 25 juillet 1674, préconisés par Colbert de Terron dans une lettre à Louis XIV le 6 août (B. N., Mélanges Colbert 168 bis, fol. 515. — J. DE CRISENOY, *Mémoire sur l'Inscription maritime adressé à la Commission d'enquête sur la marine marchande*. Paris, 1870, p. 32).

(2) Colbert à Colbert de Terron. 6 novembre 1670 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 307).

lités de l'Inscription maritime, achèvent de donner aux matelots une situation privilégiée. C'est la délégation de solde aux familles pendant la durée de la campagne (1) ; c'est l'instruction gratuite donnée aux enfants des inscrits par les curés des paroisses (2) ; c'est le paiement à domicile, afin d'éviter les ruineuses prodigalités et les dégradantes débauches du retour à terre (3) ; c'est enfin *la Caisse des Invalides*, dont l'institution porte la date du 23 septembre 1673.

Une retenue de 2 pour 100 sur la solde permet de créer à Rochefort et Toulon le pendant de l'Hôtel des Invalides ; c'est là que la marine hébergera ses mutilés, s'ils ne préfèrent rentrer dans leurs foyers avec une

(1) 7 août 1675 (*Édits, déclarations, réglemens et ordonnances du roy sur le fait de la marine*. Paris, 1677, in-4<sup>e</sup>, p. 767).

(2) Colbert au commissaire Lombard. 31 mars 1682 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 219).

(3) 20 octobre 1672 (*Édits...*, p. 368).

indemnité égale à « trois années entières de leur subsistance (1). » L'institution était si équitable et si humanitaire que les marins des galères, qui formaient corps à part, en réclamèrent le bénéfice, moyennant une semblable « retenue de deux liars pour livre (2). » Quant aux forçats, ils avaient à Marseille leur hôpital : conçu par saint Vincent de Paul, il avait été réalisé par Gaspard de Simiane, chevalier de La Coste, un saint aussi, qui avait consacré sa fortune à le construire et ses démarches — onze mois de sollicitations à la Cour, « un enfer ! » — à obtenir de

(1) 23 septembre 1673 (*Ibidem*, p. 397. — Le P. THÉODORE DE BLOIS, *Histoire de Rochefort*, p. 249). — « Roole de partie des matelotz et soldatz estropiééz dans la dernière campagne contre les Hollandois et des sommes qui leur ont esté payéz pour leur récompense. » Rochefort, 25 décembre 1673 (CAPTIER, p. 399).

(2) Du Plessis-Brossardière à Colbert. Marseille, 19 novembre 1675 (Archives Nat., *Marine* B46, fol. 333).

quoi l'entretenir : trois sous par jour et par forçat ! C'était peu : et comme « les religieux de la Charité ne voulaient pas s'embarquer sans biscuit dans l'administration de l'hospital, » La Coste eut recours aux prêtres de la Mission (1). Ajoutons enfin qu'un vaisseau-hôpital attaché à chaque division navale recueillait les infirmes et les blessés (2).

Colbert « posait pour fondement » que toutes les entreprises maritimes devaient être réalisées « avec nos seules forces

(1) DE RUFFI, *la Vie de Monsieur le chevalier de La Coste*. Aix, 1659, in-8°, p. 123, 132, 156, 174 : lettres du chevalier des 29 décembre 1649, 9 février, 23 février et 15 juillet 1646, relatives à l'hôpital des forçats.

(2) Aux termes du règlement du 6 octobre 1674. Mais déjà les flottes de Brézé en 1640 (B. N., Franç. 8022, fol. 33) et de Beaufort en 1669 étaient pourvues d'un navire-hôpital. Cf. aussi D<sup>r</sup> E.-T. HAMY, *les Blessés de Béziers. Notice pour servir à l'histoire des débuts de la médecine navale en France*. Extrait du *Bulletin de la Société française de l'histoire de la médecine* (1902).

maritimes sans aucun secours de la terre, d'autant que ce mélange » eût amené la confusion (1). D'où la nécessité de troupes d'infanterie de marine. Le ministre décida en 1669 qu'il y aurait deux régiments de vingt compagnies chacun, le Royal Marine et le Vermandois, l'un pour le Ponant, l'autre pour le Levant (2). Il avait déjà délivré des brevets d'officiers, quand Le Tellier et Louvois protestèrent « qu'on faisoit tort à leurs charges : » Louis XIV leur donna raison et rattacha les deux régiments à la Guerre (3). « Déchus » des avantages qu'ils avaient trou-

(1) Colbert à Colbert de Terron. 21 août 1670 (CHAMPOLLION-FIGEAC, *Documents historiques tirés des collections manuscrites de la Bibliothèque nationale*, t. IV, p. 523, Coll. des documents inédits).

(2) Colbert à Colbert de Terron. 2 décembre 1669 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 197).

(3) Mémoire sur la levée des équipages. 7 juin 1671 (*Ibidem*, p. 373).

vés à former un corps séparé de l'armée, les officiers de Royal Marine et de Vermandois servirent avec dégoût à bord et dans un esprit tout contraire à la discipline (1). Il fallut les relever dès 1671 du service maritime, où des compagnies de soldats gardiens d'arsenal, des demisoldes et autres créations éphémères tâchèrent de suppléer à leur absence (2). Encore ne conservait-on que les cadres, « les testes des compagnies, sergens, caporaux ou principaux soldats, » deux cents hommes (3).

Il n'y avait pas davantage d'artillerie de marine. Colbert pressait ses intendants de former quatre ou cinq compagnies de canonniers et d'exciter leur émulation par

(1) Mémoire de 1682 (Archives Nat., *Marine* B<sup>3</sup>301, p. 3. — D. NEUVILLE, *État sommaire des archives de la marine*, p. 419).

(2) D. NEUVILLE, p. 420.

(3) Colbert à Du Quesne. 25 septembre 1678 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 129).

des prix pour les meilleurs tireurs (4). Mais les cadres manquaient. On ne rougissait point de mander d'Angleterre ou de Hollande des canonniers pour « dresser » les nôtres (1), quand l'invention des galiotes à bombes vint révolutionner le tir en 1682. Des officiers de marine furent envoyés à l'école d'artillerie de Metz pour en suivre les cours. Et l'on forma un corps d'artillerie de marine, avec trente officiers et deux commissaires, qui tout de suite étonna le monde par son habileté (2).

... Si l'inscription maritime pourvoyait à l'équipement des vaisseaux, le recrutement de la chiourme pour une trentaine de galères restait un problème. Les volontaires, les *bonnevogli*, se raréfiaient. Quant

(1) Colbert à l'intendant de Toulon. Avril 1672 (*Lettres de COLBERT*. t. III, p. 231).

(2) 1660 (Archives Nat., *Marine B<sup>1</sup>*, fol. 37).

(3) Cf. les mémoires cités par D. NEUVILLE, p. 423.

aux forçats, les comites les décimaient par leurs violences, « étant quelquefois quelque chose de pire que les cochers de Paris, qui tueroient volontiers leurs chevaux pour passer les premiers. » Et l'intendant Arnoul renchérisait : « Nos malheureux forçats vendant leurs chemises et habits pour ivrogner, j'en ai fait châtier en ma présence quatre ou cinq, mais comme les coups de gourdins et de lattes ne sont que des chatouillements pour eux, je leur ai promis de leur faire couper le nez aux Chrétiens et les oreilles aux Turcs. Il faut nécessairement cette sévérité, et quelque chose au-delà, et forcer son naturel (1). »

Ces damnés étaient de toutes races et de toutes provenances, des vagabonds, des déserteurs, des faux-sauniers, des rebelles, des prisonniers turcs et barba-

(1) Arnoul à Colbert (A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 483).

resques dont les chevaliers de Malte faisaient trafic (1), des Sénégalais achetés sur le pied de trois cents livres tout venant (2), mais qui se laissaient mourir de froid, de mélancolie et « d'obstination, » des « esclaves Russiens (3), » des Iroquois dont la capture provoqua une telle révolte parmi leurs compatriotes qu'il fallut les relâcher. Le temps n'est plus loin où on leur adjoindra des Français condamnés pour cause de religion (4).

(1) *Lettres de COLBERT*, t. III, p. 392, 400, 502.

(2) Et livrables à la Rochelle. Novembre 1676 (B. N., *Mélanges Colbert 173 bis*, fol. 631. — *Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 154).

(3) *Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 39.

(4) E. LAVISSE, *Sur les galères du Roi*, dans la *Revue de Paris*, 15 novembre 1897.

## VIII

### L'ART AU SERVICE DE L'ARCHITECTURE NAVALE

Le lamentable bilan de notre flotte, déposé en 1661 entre les mains du roi, se traduisait par un tel passif que, d'urgence, il y avait fallu remédier. Renversant la force centrifuge qui avait amené, faute d'emploi, l'exode de nos énergies, un mouvement inverse réalise l'attraction de toutes les initiatives et de toutes les capacités. On ne verra plus des Provençaux bâtir dans les chantiers de Tripoli toute une escadre de croiseurs (1), ou tel autre

(1) Maître Auger, en 1654, et Maître Pierre Pellenc construisent à Tripoli six beaux vaisseaux de guerre (B. N., Franç. 12219, fol. 52).

Français (1) essayer à Rotterdam un type de navire destiné à révolutionner l'art nautique. Non, toute l'Europe au contraire est mise à contribution par nous.

De Malte, Colbert rappelle Chabert, constructeur en renom (2); de Barbarie, de Barcelone, il fait revenir des maîtres charpentiers provençaux (3). De Hollande, il mande, comme au temps de Richelieu, des constructeurs (4), des cordiers (5), des fabricants d'ancres, un sauveteur qui

(1) De Son en 1653. Cf. plus haut, t. IV, p. 613.

(2) Louis XIV au grand maître de Malte. Toulon, 16 février 1660 (Guerre, Archives historiques 161, p. 212).

(3) « Maître Jean, revenu de Barbarie, Maître Audibert, retiré de Barcelone, » construisent chacun un vaisseau royal. 1666 (Archives Nat., *Marine* B<sup>1</sup>, fol. 228).

(4) Colbert de Terron, qui avait quatorze charpentiers hollandais à Rochefort, en réclame quarante autres. 1669 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 100, 133).

(5) 1669 (Archives Nat., *Marine* B<sup>1</sup>, fol. 142 : *Lettres de COLBERT*, t. III, p. 153).

repêche « avec son vaisseau, ses machines et ses plongeurs » les bâtiments naufragés (1).

Des missions d'officiers, de charpentiers ou d'intendants ne cessent de parcourir les ports de l'étranger pour y quérir des vaisseaux ou des modèles comme au temps de Mazarin. Colbert achète au marquis Centurione de Gênes toute une division navale (2), à un cardinal de la Sainte-Église un vaisseau (3), au pape une galère (4), au duc de Courlande des navires

(1) Privilège du «sieur Fluymmer de Middelbourg de repescher les bastimens qui ont fait naufrage. » 7 août 1669 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 150).

(2) *La Princesse-du-Ciel, le Saint-Augustin et le Saint-Antoine de Portugal*, de 28, 24 et 40 canons, inventoriés par le capitaine de vaisseau de Saint-Tropez. Toulon, 28-31 décembre 1669 (Archives Nat., *Marine* B<sup>o</sup>1, fol. 345. — Bibliothèque du ministère de la Marine, ms. G. 1).

(3) Acheté en 1669 au cardinal de Vendôme. 1669 (Archives Nat., *Marine* B<sup>o</sup>1, fol. 52 v<sup>o</sup>, 151).

(4) Décembre 1669 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 200).

plats de varangue et forts de membrure, propres à s'échouer sans se blesser, qu'un de nos capitaines a été examiner dans les chantiers de Mittau (1). A Copenhague, il commande deux vaisseaux de ligne (2) et cinq à Amsterdam (3) que douze autres devront suivre (4). « D'un grand atelier » que notre résident a installé à Stockholm, sortiront six vaisseaux et du bois pour en bâtir trois fois autant (5). Joignez à cela

(1) « Instruction au chevalier de La Rochette-Gargot allant dans la Baltique. » 5 avril 1664; — « pour le sieur Gargot s'en allant par ordre en Poméranie, Prusse et Courlande » (Affaires Étrangères, *Mémoires et documents* 917, fol. 58. — Archives Nat., *Marine* B<sup>3</sup>3, fol. 22).

(2) *Le Grand Danois* et *le Frédéric* (Archives Nat., *Marine* B<sup>3</sup>3, fol. III<sup>c</sup> XIX).

(3) *L'Invincible*, *l'Intrépide*, *le Conquérant*, *le Neptune* et *le Courtisan* d'Amsterdam (Archives Nat., *Marine* B<sup>3</sup>6, fol. VIII v<sup>o</sup>, VII<sup>ix</sup> II).

(4) Instruction pour Dumas et Forant. 8 janvier 1666 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 34).

(5) Colbert à Courtin, résident à Stockholm. 2 janvier 1666 (*Ibidem*, p. 33).

des vaisseaux de course malouins, des longcourriers acquis par l'État (1), des navires d'armateurs provençaux (2), des prises barbaresques incorporées dans notre flotte (3). De tous les échantillons possibles d'un navire de guerre, se dégagera un type idéal.

Nous cesserons d'être à la remorque des Hollandais (4). Depuis que le roi Henri IV a acheté chez eux son seul vaisseau de haut bord, le vaisseau de ligne qui écrasa

(1) *Le Dauphin* de Saint-Malo, 44 canons, deux navires de la Compagnie des Indes. 1666 (*Ibidem*, p. 49).

(2) *Le Saint-Joseph* de Marin de La Ciotat, *le Lion rouge* d'Étienne Jean de Marseille, etc. (A. JAL, t. I, p. 393).

(3) *L'Étoile de Diane*, *la Perle*, *le Croissant*, *la Couronne de Naples*, *le Soleil d'Afrique* (Archives Nat., Marine B<sup>5</sup>1, fol. 362).

(4) Étienne Hubac est envoyé en Hollande pour voir « s'il y a quelque différence du gabarit des Hollandois au nostre et les raisons pourquoy. » 6 décembre 1669 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 199).

à la Goulette la flotte barbaresque, les Hollandais avaient conquis notre clientèle par leur renom d'habileté à « bastir légèrement (1) », et par un certain tour de main dans « l'économie et le mesnage des bois (2) ». Le duc de Beaufort déclarait « de la dernière importance pour le roy de faire venir Jean de Wert, » l'un d'eux, « le plus habile ouvrier du monde, » que nous avions déjà mandé en 1646 pour inspecter nos vaisseaux (3). « Luy en Seudre, Laurens [Hubac] à Brest et Rodolphe [Gédéon] (4) à Thoulon, les magasins fournis, le roy est maistre de la mer quand il luy

(1) Colbert à Colbert de Terron. 5 mai 1670 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 239).

(2) Colbert à Colbert de Terron. 22 février 1669 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 100).

(3) A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 150.

(4) « A Rodolphe Gédéons, maitre charpentier des vaisseaux du roy suivant son contract faict en Hollande » (Archives Nat., *Marine B<sup>51</sup>*, fol. 139).

plaira (1). » Comme on faisait grief à maître Rodolphe « de ne pouvoir quitter l'idée de la fabrique des vaisseaux de son pays » de Hollande, il démontra que *le Saint-Philippe*, alors en chantier, avait des formes plus élancées et une plus grande hauteur d'entrepont que *le Spiegel*, bâti dans le même moment pour Ruyter (2). Tel était le premier effet de l'influence des méthodes anglaises.

Un capitaine hollandais, Louvis Van Heemskerck, s'en était si bien inspiré qu'il avait lancé à Portsmouth un navire rapide, *le Sans-Pareil*, allant « un cinquième plus

(1) Beaufort à Colbert. Brouage, 6 février 1662 (B. N., Mélanges Colbert 107, fol. 432).

(2) *Le Spiegel* a 155 pieds de long, 43 de large, 6 1/2 de haut;

*Le Saint-Philippe* a 170 pieds de long, 44 de large, 7 1/2 de haut.

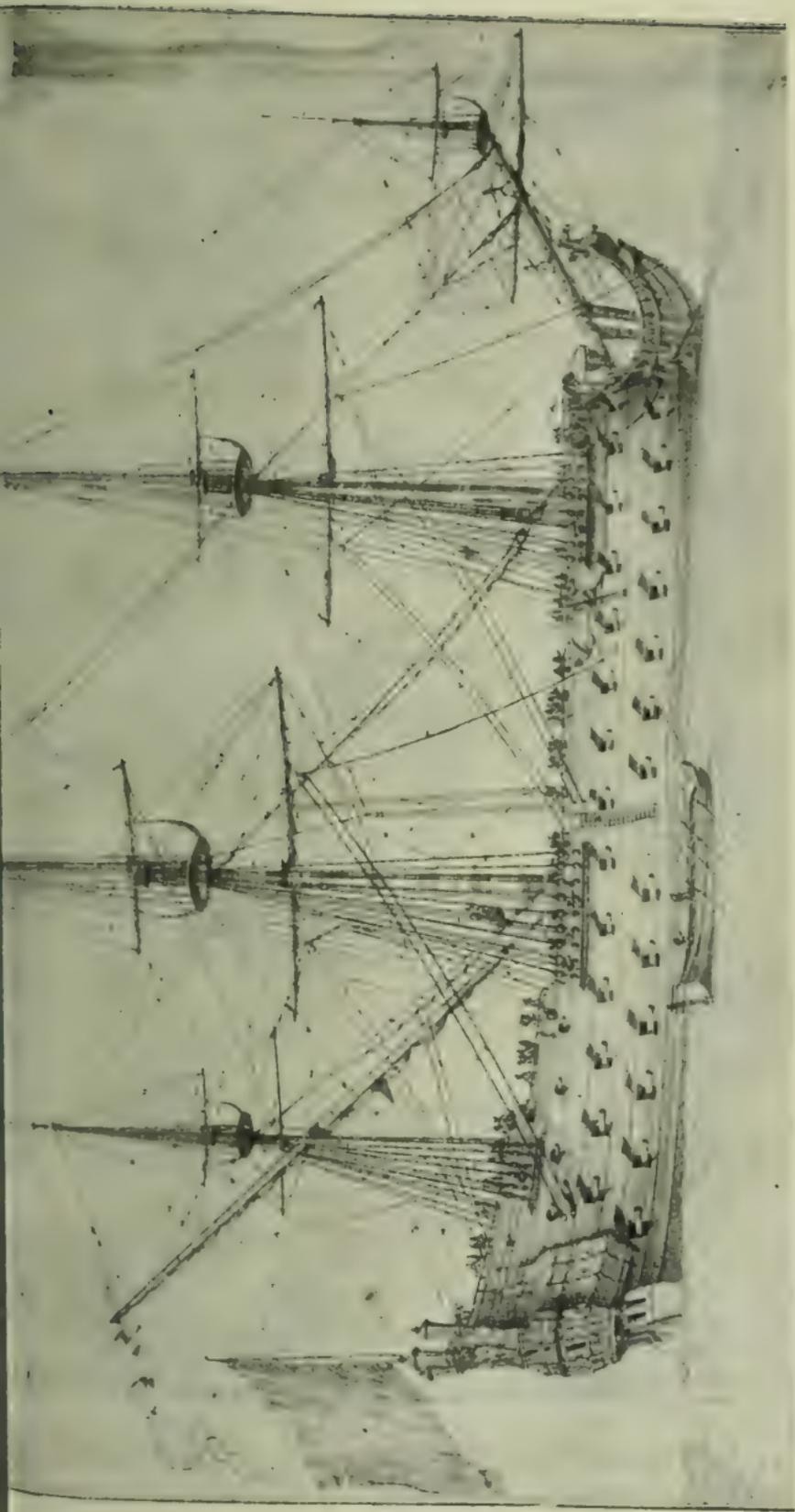
(« Mémoire du cappitaine Rodolphe, maitre charpentier des vaisseaux du roy. » 1663; Archives Nat., *Marine* B<sup>2</sup>1, fol. 150).

viste qu'aucun autre vaisseau : » et ayant pris du service en France, il offrait de nous doter de son invention (1). Nous n'étions point sans préventions contre les constructions britanniques, depuis que le vice-amiral anglais George Carteret, venu avec la Cour fugitive de Charles II, s'était fait l'apôtre de frégates légères (2), comme si le roi eût voulu « s'ériger en corsaire. Tous nos voisins ont tous des navires fortz, grondait-on. Les Espagnols ont leurs gallions; les Anglois les plus beaux et les plus forts bastimens du monde; et pour le roy, on bastit des frégatilles (3)! »

(1) 1670 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 239. — Bibliothèque du ministère de la Marine, G. 144).

(2) Qu'il fait construire à Soubise : elles ont 800 et 400 tonneaux. 1656 (Affaires Étrangères, *Mémoires et documents* 897, fol. 287).

(3) Lettre de Colbert de Terron. La Rochelle, 23 janvier 1656 (B. N., Nouv. acq. franç. 4968, fol. 243).



VAISSEAU DE LIGNE DE LOUIS XIV

Modele de Maître Blaise



Mais bientôt, avec les missions d'Arnoul et de Seignelay en Angleterre, un revirement se produit dans l'opinion : et nos maîtres charpentiers sont invités à mesurer à l'étalon de la marine anglaise, et surtout des œuvres de Maître Deane, la valeur de la nôtre. Avec une louable modestie, « un de ceux qui avaient le plus travaillé au règlement sur les constructions, » Maître Guichard, convint que nos navires étaient « trop coupés (1), » n'ayant en long que quatre fois leur largeur : « On se régloit pour lors sur les Hollandois et sur la mode qui couroit des estraves droites et dont ils étoient peu à peu revenus (2). »

(1) « L'opinion commune en France, c'est qu'un bastiment ne peut bien aller à la voile qu'il ne soit extrêmement taillé. » (« Remarques faictes par... ARNOUL » : B. N., Cinq-Cents Colbert 201).

(2) « Proportions angloises. — Méthode du sieur Daene pour trouver les proportions de son navire » (Bibliothèque du Service hydrographique de la Marine, ms. 90, fol. 7 et 14). — Dépêches de

« Ce que nous gagnions par la coupe, nous le perdions par la pesanteur des membres et par la quantité de fer dont nous chargeons nos vaisseaux (1). » Observant que « les vaisseaux anglois plus longs et plus ras que les nostres, les surpassent en vitesse, » Colbert donne en conséquence l'ordre de s'en inspirer (2).

Svelte des formes, sobriété d'ornements dans les galeries qui s'effilent, arrasement des ponts qui offrent peu de prise aux coups, rondeur de la poupe pour faciliter les virages, ventre qui bombe et haut

Colbert sur le défaut des vaisseaux d'Hubac. 1669 (Archives Nat., *Marine* B<sup>2</sup>9, fol. 163).

(1) Colbert à Colbert de Terron. 19 février 1671 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 337). — Nos « maitres de hache, » Laurent Hubac entre autres, préféraient aux vaisseaux longs de l'Angleterre des navires courts et larges, comme « se soutenant mieux à la voile. » Novembre 1670 (*Ibidem*, p. 309).

(2) Colbert à de Seuil et à Colbert de Terron. 5 mai et 14 juin 1670 (*Ibidem*, p. 243).

qui s'étrécit, les bâtiments de guerre anglais ont tout, le confort, l'assiette et la légèreté sous voiles. Avec cela, ils sont bâtis en force. Leurs ponts trapus, campés sur des piliers et des poutres en sautoir, supportent une artillerie lourde du calibre de 48 livres, sans que l'alternance des sabords, qu'on se garde de superposer, affaiblisse la membrure. De fréquents radoub<sup>s</sup> dans des « docks, » où la marée les pousse et où des écluses les retiennent à sec, donnent aux vaisseaux anglais une longévité de centenaires : *l'Arc-en-Ciel* date d'Élisabeth ; le *Royal Sovereign*, vieux d'un demi-siècle, garde son rang à la tête de la flotte (1). C'est à un Anglais (2) que nous devons l'usage des

(1) Mémoire de SEIGNELAY sur la marine anglaise. 1671 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 314).

— « Remarques faictes par le sieur ARNOUL sur la marine d'Hollande et d'Angleterre. » 1670 (B. N., Cinq-Cents Colbert 201, fol. 10).

(2) A George Carteret, d'après une lettre de

formes pour nos constructions navales, et peut-être des prélaris, tentes et paillets qui sont pour les vaisseaux « leur robe d'hiver (1). »

Un des grands avantages que les Anglais et les Hollandais ont sur nous, consiste dans la rapidité de leurs constructions, « les bastimens de guerre étant beaucoup meilleurs quand ils sont achevés promptement (2). » La perspective de nous mesurer en 1666 avec la flotte anglaise nous force à précipiter le rythme des nôtres, si lentes qu'on ne bâtissait annuellement qu'un vaisseau par arsenal (3). Notre flotte

Colbert à Arnoul. 16 août 1669 (Archives Nat., *Marine* B<sup>o</sup>1, fol. 142).

(1) A. JAL, *Glossaire nautique*, art. Robe d'hiver.

(2) Colbert à Arnoul, 25 mai 1669 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 128).

(3) « Vous m'avez cy devant mandé qu'il ne falloit bastir qu'un vaisseau par année. » Testard de La Guette à Colbert, 31 octobre 1662 (B. N., *Mélanges Colbert* 112, fol. 427).

de Toulon s'accrut de cinq vaisseaux en deux ans. Mais comme les Hollandais n'en lançaient pas moins de douze par trimestre (1), l'énergique impulsion de Colbert, réagissant contre notre mollesse, prescrivit d'achever un vaisseau « de tout point en trois ou quatre mois à compter du jour que la quille était mise en place (2). » Et le débit annuel (3), à partir de 1669, fut de quatre vaisseaux de ligne pour un seul arsenal (4).

La dernière patine à leur type idéal fut

(1) Colbert à Le Roux d'Infreville. 1<sup>er</sup> mars 1669 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 103).

(2) Colbert à Colbert de Terron. 21 mars 1669 (A. JAL, *Glossaire nautique*, art. vaisseau).

(3) En 1666, dans le seul port de Brest, Laurent Hubac n'a pas moins de dix grandes frégates en chantier (Archives Nat., *Marine B<sup>5</sup>1*, fol. 228).

(4) « Mémoire de l'aage des vaisseaux qui sont dans le département de Tholon », par Matharel. Toulon, 14 août 1671 (Archives Nat., *Marine B<sup>5</sup>1*, fol. 362. — A. JAL, *Glossaire nautique*, art. vaisseau).

encore l'œuvre d'un étranger, malgré le désir de Colbert de « nous passer d'étrangers pour la direction de nos ateliers (1) » et d'ériger Du Quesne en grand maître pour « les règles et mesures » de nos constructions (2). Trop d'accastillage, une taille trop courte, « point assez de soulier de l'avant et de l'arrière, » et une tendance à « travailler extrêmement dans leur radoub (3) » sont des défauts que « le plus habile homme qu'il y eût » au monde s'appliquera à corriger. Il va « donner aux navires de bonnes manières et à nos poupes et à nos galeries un air que nous n'avions point encore. Jamais

(1) Colbert à d'Infreville. 5 mars 1666, — et à Arnoul. 3 août 1674 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 67, 523).

(2) 29 avril 1680 (*Ibidem*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 191).

(3) Tourville à Colbert. Rochefort, 7 juillet 1680 (J. DELARBE, *Tourville et la marine de son temps*, p. 289). — Colbert à Tourville. 1<sup>er</sup> septembre (*Lettres de COLBERT*, t. II, 2<sup>e</sup> p., p. 198).

vaisseaux ne seront mieux conduits et avec de plus belles liaisons. » Ce maître qui mérita les suffrages de Tourville, cet homme ingénieux qui allait de port en port « montrer sa manière de bâtir » à nos charpentiers Salicon, Coulomb, Honorat et Hubac fils, avait nom Biagio Panggallo ; on l'appelait « Maître Blaise. » C'était un Napolitain : il eut l'honneur d'exhiber à Paris et de faire applaudir à Versailles les petits modèles qui nous servirent de gabarits (1), à défaut de ceux du grand constructeur anglais Deane qui s'était fait emprisonner outre-mer pour nous avoir servis (2).

De ces emprunts à l'étranger, « l'industrie françoise, qui renchérit toujours sur

(1) Tourville à Colbert. Rochefort, 6 et 15 août, 17 septembre 1680; — Renau à Colbert. Brest, 6 et 30 juin 1681 (J. DELARBRE, p. 290).

(2) En 1679 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 536, note).

les inventions d'autrui (1), » a su tirer un tel parti qu'elle arrache à l'intendant Matharel (2) ce cri d'enthousiasme : « Il n'y a point, dans l'Europe, de vaisseaux qui aient la grâce et la beauté de ceux de France, rien qui frappe tant les yeux, ni qui marque tant la magnificence du roy » que leurs sculptures (3).

(1) Colbert à Colbert de Terron. 6 juin 1669 (*Ibidem*, p. 132).

(2) 3 mars 1671.

(3) Sur les peintures et sculptures des vaisseaux de Louis XIV, consulter :

LOUIS CAFFARÉNA, *Dépêches de Colbert relatives à la décoration des vaisseaux*, dans les *Nouvelles archives de l'art français*, 3<sup>e</sup> série, t. V, p. 168. — V. BRUN, *Notice sur la sculpture navale et chronologie des maîtres sculpteurs et peintres du port de Toulon*. Toulon, 1861, in-8°. — Ch. GINOUX, *De la décoration navale au port de Toulon*, dans la *Réunion des Sociétés des Beaux-Arts des départements à la Sorbonne en 1884*, p. 340. — Léon LAGRANGE, *Pierre Puget, peintre, sculpteur, architecte, décorateur de vaisseaux*, 2<sup>e</sup> édition. Paris, 1868, in-12. — Philippe AUQUIER, *Pierre Puget. Biographie critique illustrée*. Paris, 1904, in-8°.



*LE ROYAL-LOUIS*  
par Maître Rodolphe (1668)



« Fort envolumé et chargé de quantité de figures qui contribuent à sa beauté, » un des vaisseaux construits par Rodolphe, le *Royal-Louis*, porte la signature d'un peintre et d'un statuaire également célèbres, Charles Le Brun et Girardon, le directeur des Gobelins et l'auteur du mausolée de Richelieu, qui ont uni leur génie, l'un pour concevoir, l'autre pour exécuter l'ornementation du « vaisseau le plus magnifique qui ayt jamais esté à la mer (1). » Un concours pour le décorer avait été ouvert entre les artistes habituels du port de Toulon, le peintre Jean-Baptiste de

p. 69. — H. JOUIN, *Charles Le Brun et les arts sous Louis XIV*. Paris, 1889, in-4° p. 254, 617.

— Ch. GINOUX, *les Écoles d'art à Toulon. Jean-Baptiste de la Rose*. Paris, 1887, in-8°. — Jules GUIFFREY, *les Caffiéri*. Paris, 1877, in-8°, p. 464.

— A. JAL, *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire*, p. 740.

(1) D'Infreville à Colbert. 24 juillet 1668 (V. BRUN, p. 16, 81).

La Rose, le sculpteur du *Saint-Philippe*, Nicolas Levray et Rombauid-Languenu.

Mais leurs devis furent trouvés insuffisants par Colbert, qui fit appel au talent du premier peintre du roi Charles Le Brun pour donner les dessins des peintures et des sculptures du *Royal-Louis*. Le commissaire Hayet (1) va nous faire les honneurs de ses chambres féeriques aux parquets marquetés d'olivier, d'ébène et d'ivoire, aux ciels d'azur semés de soleils, de fleurs de lis et de couronnes d'or : sur les murs de la chambre des volontaires, Apollon poursuit Daphné ou tient compagnie à Cupidon. Dans la chambre du Conseil, Apollon joue du violon ou écorche Marsyas sous les regards « de nostr' invin-

(1) [HAYET, commissaire], *Description du vaisseau le Royal-Louis dédiée à Messire Arnoul*. Marseille, 1677, in-4° : un dessin du vaisseau vu de l'arrière et de l'avant y est joint dans l'exemplaire de la Bibliothèque Nationale.

cible monarque fait de la main du sieur Fauchier, » de la Reine, du Dauphin et de Monsieur. Au dehors, la cloison est décorée de scènes de corps de garde. Les cabines de la dunette sont ornées de paysages, — combat naval, siège d'un port, passage du Rhin, — que le peintre Jean-Baptiste de La Rose a encadrés de victoires (1).

Sous la direction de Girardon, Gabriel Levray et Guillaume Gay (2) ont sculpté

(1) *Catalogue des dessins de la collection du marquis de Chennevières exposés au musée d'Alençon*. Paris, 1857, in-12, p. 33. — Déjà, en 1662, un de nos intendants disait de notre capitane des galères : « La capitane sera la plus éclatante que les François ayent jamais mise en mer. Tout le dedans de la poupe sera marqueté comme sont des cabinets d'Allemagne, ayant fait venir des Flamands pour y travailler. Tout le dehors de la poupe sera peint et doré sur une des sculptures les plus rares qui se puissent voir... » La Guette à Colbert. 23 mai (A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 260).

(2) Guillaume Gay était Flamand (A. JAL, t. I, p. 512).

la poulaine de Renommées, de sirènes, de « tritons porte-grues. » L'arrière est une Gloire : en plusieurs étages de galeries, chevaux marins, sirènes et tritons servent de supports à Neptune et à Thétis qui offrent « les richesses de la terre et de la mer à la figure du Roy assis dans son trône de justice : » la Victoire la ceint de lauriers et la Paix lui tend le rameau d'olivier. Le portrait royal et les statues de bâbord façonnés par Pierre Turreau ont été retouchés par Girardon qui leur a donné plus de sveltesse et contribué de sa main à l'apothéose du Roi-Soleil (1). Au pied du mât d'artimon, est inscrite la devise :

Je suis l'unique dessus l'onde,  
Et mon roy l'est dedans le monde.

L'apothéose se fera plus discrète en se renouvelant au carrosse de *la Réale*,

(1) Les statues de tribord étaient de Rombauid-Languenu (V. BRUN, p. 17).

à l'arrière du *Soleil-Royal* et du *Monarque*. Apollon quittant Vénus assise sur une conque marine, pour s'élancer sur son char aux harnais fleurdelisés, cependant qu'au-dessus de sa tête, des amours déroulent la devise : *Nec pluribus impar*, c'est le Roi-Soleil (1); — Phœbus qui passe au galop entre les guerriers d'Orient et d'Occident, c'est lui; — lui encore, cet empereur romain environné de Renommées et auréolé de Génies, que Neptune et Cybèle en grand cortège de tritons et de cavales marines viennent saluer (2).

L'auteur de ces merveilles, « le plus habile sculpteur de France (3), » a posé

(1) Voyez la description des sculptures de la *Réale*, conservées au Louvre dans Jean DESTREM et G. CLERC-RAMPAL, *Musées nationaux, Catalogue raisonné du musée de marine*. Paris, 1909, in-8°, p. 222.

(2) Philippe AUQUIER, *Pierre Puget*, p. 69.

(3) Louis Testard de La Guette à Colbert. 7 no-

des conditions olympiennes « avant que d'entrer au service du Roy dans son arsenal de Toulon. Il me sera permis, — a-t-il spécifié (1), — d'enrichir de mes ornemens à ma façon, sans qu'on me contredise, l'architecture du navire hors de l'eau. » D'où conflit : on reproche au grand sculpteur Pierre Puget de s'attacher plus « à la démangeaison de faire de belles figures qu'au besoing, commodité et service du vaisseau. Ses pesantes machines ne font qu'embarasser le derrière des navires. Que le Roy luy donne dix mille escus tous les ans, déclare brutalement le chef d'escadre d'Alméras, ... pour ne mettre jamais le pied dans l'arsenal (2). » Et Guillaume d'Alméras, appuyé par le lieutenant géné-

vembre 1662 (Pierre MARGRY, dans les *Archives de l'art français*, t. V).

(1) Le 18 janvier 1667 (Ph. AUQUIER, p. 47).

(2) Mémoire au Roy. 11 juin 1671 (B. N., Nouv. acq. franç., 9380, fol. 106).

ral de Martel, eut gain de cause, malgré l'avis de certains officiers qui « s'opiniâtraient » à réclamer de vastes galeries de poupe, grandes et ornées comme des *Jardins*, d'où leur nom (1).

Puget se corrigea, soit que le ministre ait soufflé sur ses « chimères » (2), soit que la rivalité de Caffiéri, grand artiste lui aussi en sculptures navales, l'ait contraint à se surpasser. S'adaptant aux besoins du vaisseau, le souple génie du sculpteur marseillais réalisa des modèles de sobre élégance : la nef des nautés de Lutèce, une grande dame qui joue de l'éventail au milieu d'un cercle de courtisans, deux figures finissant en queue de poisson, une nymphe à cheval sur un âne, ornent comme

(1) *Lettres de Colbert*, t. III, p. 403.

(2) Ph. AUQUIER, p. 68. — Les lettres de Colbert relatives aux ornements à faire aux poupes par Puget en 1670, sont aux Archives Nat., *Marine* B<sup>3</sup>12, fol. 442, 449, 468.

des armes parlantes l'arrière du *Paris*, de *la Madame*, de *la Trompeuse*, de *la Bouffonne* (1).

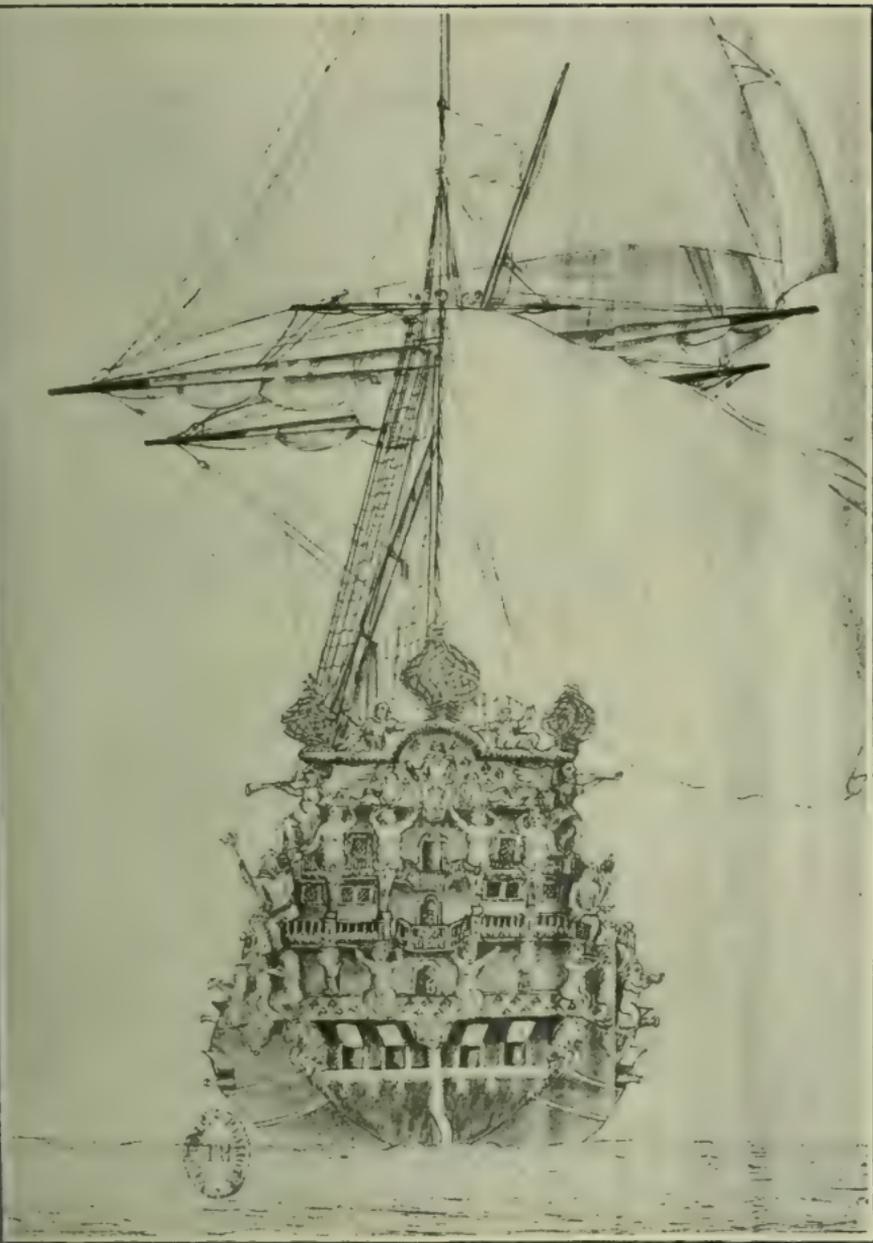
Les galères, dont la reine, *la Réale*, est une merveille de grâce et de splendeur, portent la marque française des Chabert père et fils (2). Moins pesantes que celles de Gênes (3), aussi belles que celles de Pise (4), elles ont la rode de proue plus élancée et plus propre à fendre les eaux que celles de Venise, qui, par contre, ont plus de plan, partant moins de roulis, la

(1) Ph. AUQUIER, p. 72.

(2) « Que vostre fils, écrit Colbert à Arnoul, s'informe soigneusement de tout ce qui regarde les galères du pape, de Venise, Florence et Malte et les galéasses, afin qu'il puisse à son retour m'envoyer une information exacte. » 10 mai 1669 (Archives Nat., *Marine B<sup>o</sup>1*, fol. 97). Arnoul, déjà, faisait peindre le tableau de la capitane de Venise. 1668 (A. JAL, t. I, p. 542).

(3) Testard de La Guette à Colbert. 31 octobre 1662 (B. N., *Mélanges Colbert* 112, fol. 427).

(4) Colbert à Testard de La Guette. 15 octobre 1662 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 17).



POUPE DU ROYAL-LOUIS

D'après les dessins de Le Brun, sculptures de Girardon



poupe coupée et non « en cul-de-moulin, » le grand mât plus haut avec l'étau d'une chélamide, et le vibord garni d'un parapet au lieu de batailloles et de filarets (1). Et Colbert éprouve quelque fierté à dire : « Le roi n'a pas besoin d'avoir recours à aucun Estat de la Chrestienté, ni à aucune personne pour la construction de ses galères (2). Il n'y a rien qui frappe tant les yeux, ni qui marque tant la magnificence du roy (3) » que leurs ouvrages de sculpture. Un cours de constructions navales que le jeune Chabert eut ordre d'ouvrir à Marseille, initia les officiers subal-

(1) Relation du voyage de SEIGNELAY en Italie. 1671 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 221). — Colbert à Arnoul. 10 mai 1669 (Archives Nat., *Marine B<sup>o</sup>1*, fol. 97).

(2) Colbert à l'abbé de Bourlémont à Rome. 30 janvier 1671 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 336).

(3) Colbert à d'Infreville. 19 juillet 1669 (*Ibidem*, p. 147).

ternes des galères aux secrets du métier (1).

En marge de ce type classique, une idée essayait de se faire jour, qui eût révolutionné l'art nautique. Un croiseur mixte avait été imaginé par le capitaine Henri d'Estival sur le même principe que nos cuirassés modernes. Au centre du franc-tillac, un réduit; sur les plages avant et arrière, deux couples de pièces lourdes; et comme moteur auxiliaire de la voilure, tout un jeu de rames sur des râteliers à postiche. Stabilité, légèreté, vitesse, Estival trouvait au nouveau type de navire, long de 104 pieds sur 24, toutes les qualités, et les charpentiers de Brouage tous les défauts. Le prototype du cuirassé moderne fut donc condamné comme trop ras et « trop jaloux » aux coups de mer, trop faible contre les navires de guerre du temps (2). En guise

(1) Colbert à Brodart. 19 mai 1682 (*Ibidem*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 223).

(2) Mémoire d'Estival et rapport des charpen-

d'encouragement, son inventeur eut cette fiche méprisante : « Estival! Il ne sort rien de la teste de cet homme-là que des nuages et des embarras (1). »

Infortunés inventeurs! A « un Capucin qui proposait une machine flottante invincible, » on déclare brutalement que ses « resveries méritent des bouillons restorans (2). » Un hébraïsant, Nicolas Thoynard, n'est guère mieux venu à parler d'un vaisseau à double quille, et l'ingénieur Massiac de Sainte-Colombe d'une machine capable de faire marcher un vaisseau sans vent, sans avirons et sans voiles. Colbert proféra cependant à ce propos une de ces

tiers de Brouage le 4 juin 1664 (B. N., Nouv. acq. franç. 9483, fol. 16).

(1) Mémoire de Colbert de Terron sur les officiers du Ponant. 1<sup>er</sup> octobre 1671 (B. N., Clairambault 867, fol. 28).

(2) Testard de La Guette à Colbert. 19 décembre 1662 (Archives Nat., *Marine* B<sup>3</sup>, fol. 102).

maximes pleines de sens dont il était coutumier : « Il y a égal inconvénient à admettre ou à rejeter trop légèrement des méthodes et des machines nouvelles dans la marine dont l'art n'est encore qu'au berceau. » En vertu de quoi il adopta les galiotes à bombes imaginées par Renau d'Élicagaray (1).

Qu'il eût été bien avisé aussi s'il avait suivi de près une invention qui préoccupait depuis un demi-siècle les Anglais, celle des mines flottantes dirigeables. Un des nôtres était en voie de perfectionner les *watermynes* (2) employées dès 1628

(1) En 1682.

(2) A bord de la flotte de Buckingham, en 1626, il y avait, selon des états des 26 janvier et 29 juin : « 50 water mynes, 290 water petards and two boats to conduct them under water... , *boates to goe under water* », torpilles et sous-marins ! (British Museum, ms. Harleian 429). — D'après l'interrogatoire d'un prisonnier rochelais, Charles de La Grossetière, qui revenait d'Angleterre, le 25 juillet 1628, les torpilles du temps étaient des « globes

pour forcer le blocus de la Rochelle : « Il y a à Londres, écrivait-on en 1666, un artisan français qui prétend d'estre un fameux méchanique. Il travaille incessamment à *des machines de feu qu'il prétend faire nager en ligne droite une lieue sous l'eau* avec tant de force qu'en abordant aucun vaisseau de guerre, il le mettra en pièces et l'enfoncera sur le moment. La machine en tout ne pèsera que dix livres (1). » Ne croirait-on pas lire la définition de notre torpille !

Et puisque nous parlons d'engins de guerre modernes, on connaissait aussi du temps de Louis XIV les gaz asphyxiants : « Les Hollandois, écrivait l'intendant Arnoul, ont des pots remplis d'une drogue

d'artifices qui vont entre deux eaues : venant à toucher contre quoy que ce soyt, ils se crèvent et enlèvent tout ce qui est dessus » (Affaires Étrangères, *Mémoires et documents* 788, fol. 78).

(1) « Mémoires du sieur O'RIORDAN. » 1666 (Archives Nat., *Marine* B<sup>4</sup>3, fol. 12).

d'une puanteur espouvantable et capable de faire crever tout un équipage : mais ils ne s'en servent point, de peur que le mal qu'ils voudraient faire aux autres, ne leur arrivast, sy par malheur cela venoit à crever chez eux (1). »

A dater de 1671, l'effectif des vaisseaux de ligne dont le roi « veut bien se contenter (2), » mesurant nos forces navales à celles des Anglais (3) et aux capacités de l'Inscription maritime, reste fixé à cent dix, non compris plus d'une soixantaine de

(1) « Remarques faictes par le sieur ARNOÛL sur la marine d'Hollande. » 1670 (B. N., Cinq-Cents Colbert 201, fol. 21).

(2) Instruction pour l'intendant de Matharel. Avril 1670 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 231, 295). — Colbert à Colbert de Terron. 22 septembre 1670 (*Ibidem*, p. 278).

(3) L'Angleterre avait, en 1671, 132 vaisseaux de ligne, répartis en six rangs, 5 660 canons, 28 590 hommes d'équipage (Mémoire de SEIGNELAY sur la marine d'Angleterre : *Ibidem*, p. 314).

navires légers. A l'instar de la marine anglaise, ils sont répartis en cinq rangs (1), qui forment autant de classes homogènes aux pièces d'artillerie interchangeables : trois-ponts armés en totalité ou aux deux tiers de pièces de fonte, deux-ponts ayant la moitié, les deux tiers ou la totalité de leur artillerie en canons de fer (2).

(1) Règlement du 1<sup>er</sup> décembre 1669 (*Ibidem*, p. 189).

(2) Voici la liste de la flotte française en 1677 et 1683 :

	En 1677	En 1683	
Vaisseaux de 1 <sup>er</sup> rang . . . .	12	12	} 117 <del>116</del> HIG
— de 2 <sup>e</sup> — . . . .	26	20	
— de 3 <sup>e</sup> — . . . .	30	39	
— de 4 <sup>e</sup> — . . . .	22	24	
— de 5 <sup>e</sup> — . . . .	26	21	
Frégates . . . . .	28	25	} 69
Brûlots . . . . .	17	7	
Flûtes . . . . .	24	20	
Barques longues . . . . .	14	10	
Galiotes à bombes . . . . .	0	7	
« Bastimens interrompus.	?	68	

A l'heure de prononcer son *nunc dimittis*, en 1683, Colbert dressait un tableau impressionnant de son œuvre. La « Comparaison de la marine de l'année 1661 à celle de l'année 1683 » opposait à dix-huit mauvais vaisseaux qu'il avait trouvés à son arrivée et dont un seul subsistait, le chiffre imposant de cent dix-sept vaisseaux de ligne et trente galères, sans compter un bon nombre de frégates, flûtes, galiotes, barques longues et « bastimens interrompus ». Sur le pied de guerre, la flotte atteignait l'effectif formidable de douze cents officiers et cinquante-trois mille deux cents hommes (1). Encore le roi pouvait-il disposer, le cas échéant, d'une flotte auxiliaire de quatre-vingts corsaires malouins, dieppois, rochelais, dunkerquois, qui portaient à deux cent

(1) « Agenda de marine. 1683 » : relié aux armes de Colbert (B. N., Franç. 14284).

*cinquante-huit voiles* le bilan de nos forces navales (1).

(1) *Liste des vaisseaux du Roy commandéz par M<sup>sr</sup> le duc de Vermandois et par M<sup>sr</sup> le duc de Vivonne.* Placard impr. de 1683. — Cf. Alphonse MARTIN, *la Marine du Havre*, p. 177.



## IX

### LE CÉRÉMONIAL A LA MER

De notre puissance navale, le cérémonial à la mer donnait la mesure. C'était plus qu'une question d'étiquette : le maître du protocole, M. de Salo, graduait ainsi l'importance des quatre sortes de saluts (1). Prendre le dessous du vent était simple marque de « civilité ; » tirer plus de sept coups de canon à la vue d'un vaisseau de nation amie, était « excès de courtoisie ; » y ajouter le feu d'artifice de quelques « boîtes, » tombait dans « la

(1) Résumé du mémoire de M. DE SALO dans un manuscrit de peu postérieur à 1670 : « Conférence des ordonnances et loix de la mer » (chez M. Gougy, libraire).

galanterie. » Amener les voiles, la maîtresse voile pour les navires marchands, le perroquet pour les vaisseaux de guerre, était plus sérieux. Les Hollandais avaient stipulé en 1646 que leurs bâtiments « ne seroient point tenus d'amener devant nos vaisseaux de guerre, mais seulement de se soustenir, c'est-à-dire d'arrester un peu leur course pour donner moyen à une chaloupe de les aller visiter. » Quant au dernier mode de salut, il était la marque « de la plus grande soumission : » il consistait à abaisser le pavillon. Défense était faite à nos marins d'abaisser le nôtre. « Le pavillon admiral ne doit jamais commencer à saluer qui que ce soit (1). »

Sur terre et sur mer, à la Cour des rois comme à la surface des flots, « la France prétend que toutes les autres nations

(1) Gravier à Matharel, 2 janvier 1664 (Archives Nat., *Marine* B<sup>2</sup>8, fol. 13 v<sup>o</sup>).

doivent luy céder (1). » Pour que nul n'en ignore, pour que les marins aient la notion très nette qu'ils ont en mains le prestige de la patrie, au grand mât est affichée la réglementation des saluts (2), que l'intendant « lit à haute voix dans l'arsenal en présence de tous les officiers (3). » Et le ministre compte en régler le cérémonial d'après « ce qui s'est pratiqué du temps des Romains. »

« Extrêmement jaloux des saluts et du point d'honneur (4), » Louis XIV a en effet tout de l'Imperator qui à la mer

(1) « Difficultés à examiner sur le sujet des saluts maritimes. » 25 septembre 1667 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 93).

(2) Elle est placée en tête des *Édits, déclarations, réglemens et ordonnances du Roy sur le fait de la marine*. Paris 1677, in-4°.

(3) Colbert à Desclouzeaux. 4 juillet 1673 (L. DELAUAUD, *Rochefort en 1672 et 1673. Correspondance de la Cour avec les intendants*, p. 54).

(4) *Lettres de COLBERT*, t. III, 2° p., p. 736.

comme au continent dicte ses lois. Et ce sentiment de la grandeur de la France est partagé par ses officiers. Sa flotte n'est encore en 1662 qu'un fantôme qu'elle prétend garder le pas sur autrui : « J'ai jadis trouvé l'amiral Tromp avec quatre-vingt-onze navires de guerre, quoi que je n'en eusse que cinq, écrit fièrement le vice-amiral de Nuchèze (1), il m'a salué; et toute son armée » a fait de même.

Apprenant qu'une flotte britannique cherche la nôtre pour la contraindre à baisser pavillon, notre ambassadeur à Londres, le brave d'Estrades, riposte qu'elle se heurtera à vingt vaisseaux (?) et à vingt brûlots montés des « capitaines les plus déterminés. Cet armement peut trouver des flottes plus fortes en nombre, mais non pas plus résolues à périr, si on

(1) Journal de route de Nuchèze, 21 mars 1662 (Archives Nat., *Marine* B<sup>4</sup>2, fol. 132).

leur veut contester ce qui est deu à Sa Majesté (1). »

Déjà Richelieu avait envisagé divers expédients pour « conserver la bonne intelligence » entre les deux nations : la flotte qui serait dans les eaux du royaume voisin ou qui serait la plus faible en nombre, par exemple, saluerait la première. Mais le cardinal exigeait un pied d'égalité que les Anglais n'admettaient point « en telle matière, ne connaissant autre équité que la force (2). » Sur l'épéron du *Royal Charles*, on lisait la devise : *Quatuor maria vindico*, qu'un juriste tentait de légitimer (3).

Des Anglais « les prétentions sont plus enflées que la mer. Ils prétendent que

(1) D'Estrades à Louis XIV, Chelsea, 20 janvier 1662 (Archives Nat., *Marine* B<sup>3</sup>8, fol. 39 v°).

(2) Testament politique du cardinal duc DE RICHELIEU, dans *Recueil des testamens politiques*, t. II, p. 61.

(3) SELDEN, *Mare Clausum*. Londini, 1635.

tout pavillon doit se baisser à la rencontre de leurs vaisseaux dans la mer britannique; et la mer britannique, à leur compte, s'étend jusqu'aux Pyrénées. En toutes les autres mers, on baisse les hautes voiles devant eux, qui ensuite rendent le même salut (1). » Un de nos diplomates en prit texte pour élaborer une transaction qui nous eût donné le pas dans la Méditerranée et l'eût laissé aux Anglais dans l'Océan. Il fut aussitôt désavoué : — Marché de « dupe, écrivit Colbert. Les Anglais ne peuvent jamais nous contester la mer Méditerranée. Il auroit été du bien commun des deux nations et de l'intérêt des roys d'établir la parité dans toutes les mers (2). » Mais un égal amour-propre à

(1) Note de notre ambassadeur à Londres, M. de Ruvigny, à Colbert à la suite d'un entretien avec lord Coventry. 14 novembre 1667 (A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 531).

(2) Colbert à Colbert de Croissy, ambassadeur à Londres. 21 juillet 1669 (DEPPING, *Correspon-*

repousser « la chimérique prétention » d'autrui à la suprématie navale, empêcha tout compromis. Ne voulant « ni demander ni rendre aucun salut (1), » Français et Anglais s'évitèrent (2), même au temps où ils étaient alliés (3).

A l'unisson de l'Angleterre qui revendique comme siennes les *mers fermées* (4),

*dance administrative sous le règne de Louis XIV*, t. III, p. 426).

(1) Aux Anglais (Règlement du 9 mai 1665; instructions du 21 avril 1680).

(2) Le roi d'Angleterre donna ordre « d'éviter soigneusement la rencontre de la flotte de France. » « Difficultés à examiner sur le sujet des saluts maritimes. » 25 septembre 1667 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 93).

(3) En 1672 (Archives Nat., *Marine* B<sup>3</sup>303, fol. 119. — *Lettres de COLBERT*, t. III, p. 424).

(4) Le débat sur la liberté des mers s'est rouvert, depuis la guerre, de façon passionnée. Les Allemands ont pris position contre toute restriction à cette liberté : FR. STIER-SOMLO, *Die Freiheit der Meere und das Völkerrecht*. Leipzig, 1917, in-8°. — W. VON SIEMENS, *Die Freiheit der Meere*. Berlin, 1917, in-8°. — J. NEUMANN-FROHNAU,

« le Roy veut estre entièrement le maistre de la Méditerranée (1). » « Mes mers m'appartiennent en souveraineté, » dira-t-il en parlant des parages de la Corse (2). Il y aura des « mers gallicanes » comme il y a des « mers britanniques (3). » Et là, tous les drapeaux s'inclineront devant notre étendard, depuis le labarum de la capitane pontificale (4) jusqu'au pavillon d'une monarchie sur laquelle le soleil ne se couchait pas (5). N'ayant que six vaisseaux contre quarante, le lieutenant-géné-

*Die Freiheit der Meere.* Berlin, 1917, in-8°, etc.

(1) Louis XIV à Vivonne. 3 septembre 1679 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 165).

(2) En 1657.

(3) « Conférence des ordonnances et loix de la marine. »

(4) Vivonne au généralissime Rospigliosi. 29 juin 1669 (Ch. TERLINDEN, *le Pape Clément IX et la guerre de Candie*, p. 339).

(5) Beaufort met des galères espagnoles « en estat d'estre prises » pour avoir hésité à saluer. 8 août 1665 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 655).

ral de Martel jure de périr plutôt que de s'effacer devant l'amiral de Montesarchio (1). Beaufort, Vivonne, Château-Renault, Du Quesne auront l'ordre formel de pourchasser les galères d'Espagne et de « les combattre, fort ou faible, si elles ne se résolvent au salut (2). »

Quand il s'agit des « préséances et prérogatives de la Couronne de France, » Louis XIV ne supporte ni discussion, ni « tempérament. » Ordre est donné de couler bas les navires des Portugais, nos alliés de la veille, s'ils refusent le salut (3). Pour s'être mis dans ce mauvais cas, João Rodriguez, capitaine de deux vaisseaux de guerre

(1) Mars 1673 (Archives Nat., *Marine* B<sup>45</sup>, fol. 3, 17).

(2) Louis XIV à Vivonne et à Château-Renault, 3 et 15 septembre 1679; Du Quesne, 21 avril 1680 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>o</sup> p., p. 164 et 187. — *Mémoires de VILLETTE*, p. 266, note).

(3) Versailles, 20 octobre 1673 (Archives Nat., *Marine* B<sup>24</sup>, fol. 520).

portugais, est attaqué par *l'Entreprenant* du chevalier de Lhéry, le seul bâtiment de guerre qui ait eu l'honneur de recevoir à bord Louis XIV. Et après deux heures d'un vif combat, il est contraint de demander quartier et de saluer de onze coups notre pavillon (1). A Livourne, le contre-amiral Van Stirum est forcé de céder le pas aux galères du duc de Mortemart (2).

Louis XIV voudrait ériger en dogme notre suprématie navale. Nos navires marchands eux-mêmes, qui arborent « l'ancien pavillon de la nation française, » bleu à croix blanche, écussonné de fleurs de lis (3), ont la faculté d'y ajouter « la

(1) Le mardi 10 septembre 1680. Instruction au marquis d'Oppède allant en Portugal, 19 janvier 1681 (VICOMTE DE CAIX DE SAINT-AYMOUR, *Recueil des instructions données aux ambassadeurs de France, Portugal*, p. 145).

(2) 1681 (SANDRAS DE COURTILZ, *la Vie de Colbert*, p 215).

(3) Ordonnance du 9 octobre 1661 (Archives

même enseigne de poupe que nos vaisseaux de guerre (1), » rouge ou blanche suivant que nous combattons les Espagnols ou les Anglais (2), qui ont la couleur inverse. Il n'en découlait point le droit au salut que le Roi exigeait pour ses vaisseaux, mais le pouvoir d'esquiver la visite des navires de guerre étrangers (3).

Ces exigences ne comportaient aucune restriction à l'égard des républiques, Hambourg, Gênes, Hollande (4); mais elles subirent à l'usage plus d'une rebuf-

Nat., KK. 931, fol. 129; — *Marine* A<sup>6</sup>, fol. 72; *Marine* B<sup>28</sup>, fol. 38. — Jean DE BOISLISLE, *Mémoires du Conseil de 1661*, t. I, p. 98, note).

(1) Décembre 1669 (A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 588).

(2) Procès-verbal d'une délibération signée de l'intendant d'Infreville, des chefs d'escadre d'Alméras, Preuilly d'Humières, etc. Toulon, 26 septembre 1669 (*Ibidem*).

(3) Louis XIV au marquis de Villars. 15 avril 1672 (DEPPING, t. III, p. 492, note).

(4) Ordres et règlements du 9 mai 1665 et du 12 juillet 1670 (Arch. Nat., *Marine* B<sup>28</sup>, fol. 15 v<sup>o</sup>).

fade. Un chef d'escadre à notre solde, le marquis Ippolito Centurione, qui sillonnait la Méditerranée pour faire saluer l'étendard de ses trois galères (1), essuya à Villefranche un refus, à Naples une fin de non-recevoir, à Malte une leçon, l'Ordre, dont la capitane avait rang après les Réales, ne saluant point de simples cornettes (2).

La république de Gênes se montra encore plus désinvolte le 26 juin 1678 à l'apparition d'une de nos escadres venue pour réclamer le salut. Aucune flamme sur les navires en rade, « aucune bandière dans

(1) « Relation du voyage que M. le marquis de Centurion a fait à Malte avec les galères du Roy. » 1670 (Archives Nat., *Marine* B<sup>4</sup>, fol. 13. — Bartolomeo DAL Pozzo, *Historia della sacra religione militare di San Giovanni*, p. 391).

(2) Le pavillon de lieutenant-général du marquis de Martel en novembre 1670, pas plus que la cornette du chef d'escadre de La Brossardière, en juillet 1673, ne fut salué à Malte (B. DAL Pozzo, p. 392, 411).

la ville : il sembloit que tout le monde étoit mort (1). » Une aubade de 2500 boulets le réveilla, si bien que l'altière République ne sut bientôt plus « où donner de la teste (2). » Six ans plus tard, une aubade autrement terrible amènera le doge à Versailles dans l'humble posture d'un suppliant.

... Sur un jeton de marine où un aigle plane au-dessus des flots, on lit l'altière devise de Louis XIV : TOUT ME CÈDE OU ME FUIT (3).

(1) Du Plessis-Brossardière à Seignelay. Gênes, 27 juin 1678 (Archives Nat., *Marine* B<sup>4</sup>8, fol. 220).

(2) Du Plessis-Brossardière à Seignelay. Villefranche, 2 août; — Du Quesne à Seignelay. Par le travers d'Antibes, 2 août (*Ibidem*, fol. 226, 156).

(3) 1682 (FEUARDENT, *Jetons et méreaux*, t. I, p. 106, n° 1406).



## IX

### LES ARSENAUX DE VAUBAN

« Il n'y avait en ce temps-là — avant Colbert — aucun arsenal, mais seulement quelques petis magasins dispersés d'un costé et d'un autre et mal fermés, avec des ateliers qui ne l'estoient point du tout, en sorte que les particuliers y allaient prendre furtivement ce qui leur convenoit pour les armemens des vaisseaux corsaires. M. Colbert, pour remédier à cet inconvénient, fit rassembler dans un mesme lieu tous ces différens magasins par une enceinte de murailles, qui fut appelée parc. Il n'y avoit qu'une seule porte, gardée par des Suisses (1), et ces

(1) « Juste corps et haut de chausses des Suisses

Suisses retenoient ceux qui emportoient quelque chose. Ce premier ordre établi, il fit le projet de bastir des arsenaux plus grands et plus commodes, dignes de la magnificence du Roy (1) » et régis par une police rigoureuse (2).

Ainsi parlait l'intendant d'Usson de Bonrepaus. Et l'ingénieur de Clerville ne le démentait pas. « Une petite fortification mal conçue et si mal conduite que le peu qui en a esté esbauché est, pour la plus grande partie, déjà ruynée, » un vieux magasin aux armes de François I<sup>er</sup>, une corderie, une maison à Recouvrance, une petite huc, trois hangars, « le tout caduc : »

gardes de l'arsenal » de Toulon. 1670 (Bibliothèque du Service hydrographique, ms. 3 (84), t. II).

(1) Archives Nat., K. 1350 : cf. D. NEUVILLE, *État sommaire des archives de la Marine*, p. XXIII.

(2) Mémoire sur le règlement à faire pour la police générale des arsenaux. Octobre 1670 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 285).

voilà, à la date du 14 janvier 1667, tout l'arsenal de Brest (1), « une gueuserie (2)! » dans une rade célébrée par un voyageur du temps comme « la plus grande et la plus belle qu'il ayt veüe après celle d'Ormous (3). »

Dix ans plus tard, quelle métamorphose! Et à voir la magnifique perspective qui en fut alors dressée, quel éblouissement! Des chantiers de construction pour six vaisseaux de ligne, trente magasins pour autant de vaisseaux, des quais longs de mille toises, des magasins

(1) Mémoire du chevalier de Clerville, et « plan géométriquement dessiné de la ville et château de Brest, » par le chevalier de Clerville (B. N., Géographie D. 5227).

(2) Déclarait le duc de Beaufort, qui proposait de transférer le port de guerre à Landévennec et « d'y faire de grands et beaux magasins et même une ville. » Beaufort à Colbert. 10 octobre 1666 (A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 454).

(3) *Les Voyages et observations du sieur DE LA BOULLAYE LE GOUZ*. Paris, 1653, in-4°, p. 467.

à triple étage pour les vivres, les cordages, les ustensiles, les affûts et les munitions, des hangars pour les chaloupes, les futailles et les voiles, des boutiques pour tous les corps de métiers, des forges, des étuves, une prison, une chapelle, un aqueduc avec des réservoirs, un jardin pour les officiers, un hôtel pour leur chef, un pavillon pour l'école des canonniers, réalisent les derniers progrès de l'art naval (1). Conçu d'après les plans des

(1) « Mémoire sur le plan du port de Brest du 24 août 1676 envoyé par M. de Seuil, relatif au grand plan de 6 pieds et à celui réduit par le s. Clément » (Bibliothèque du port de Brest, ms. 163). Le « grand plan de 6 pieds, » ou « Plan du port et de l'arsenal de Brest » avec « papillons volants rapportés sur la carte marquant ce qui est encore à bâtir pour parachever l'arsenal » en 1676, est aux Archives du Service hydrographique 47, 4. 4. — BERTIGNON, maître de dessin des gardes de la marine, « Veue de la ville et château de Brest avec une partie du port et de la rade. » 1692 (Bibl. Nat., Estampes, *topographie de la France, Finistère*).

arsenaux anglais et hollandais, que manque-t-il encore à celui de Brest pour être complet? Une poudrière, un mur d'enceinte et des batteries « à fleur d'eau et en façon d'amphithéâtre » pour interdire l'accès du Goulet, mise au point réservée au grand maître en l'art des fortifications.

Loin de se contenter des deux batteries établies par Du Quesne à l'entrée du port, Vauban pousse des ouvrages avancés jusque dans le Goulet et dans son « vestibule, » à Camaret, de façon à rendre « la rade mieux assurée que le port mesme : » *Tutela Classium Oceani*, lit-on au-dessous d'une vue de Brest gravée sur une médaille du temps.

Il ne manque à l'œuvre de Vauban qu'« une pièce enchantée, très belle à voir, mais horrible à approcher, » un sombre donjon à deux étages, et quel donjon! « Pour porte cochère une embrasure, pour escalier une échelle de corde, pour

basse-cour la mer et les courants. » N'ayant « pas un *Miserere* d'intervalle entre le flux et le jusant, » le grand ingénieur ne parvient pas, malgré ses efforts, à construire sur l'écueil de la Roche-Mengam le fort rêvé, dont les feux prendraient en écharpe tout navire ennemi qui se risquerait dans le Goulet (1).

Avec l'autorité suprême que lui donne depuis 1678 le titre de commissaire général des fortifications, Vauban ne cesse de parcourir notre front de terre et de mer pour en parfaire les défenses et doter la France d'une ceinture de forts. Il inspecte Antibes, Toulon, Marseille et Port-Vendres en 1679, Blaye, Bordeaux et Bayonne l'an d'après, puis Ré, la Rochelle, Brouage, Rochefort et Oléron, et enfin les ports de la Manche. Plus d'une fois, sa clairvoyance nous eût évité des mécomptes si

(1) P. LEVOT, *Histoire de la ville et du port de Brest*. Brest-Paris, 1865, in-8°, t. II, p. 17.

l'on avait suivi ses conseils, si « la jalousie d'un ministre » n'avait pas entravé les fortifications de Port-Vendres (1), si des ouvrages tracés par lui à Saint-Malo et Dieppe n'avaient pas été ensuite rasés à la veille des terribles bombardements des Anglais.

Et la France n'aurait pas eu à déplorer les désastreux lendemains de la victoire de la Hougue, *le Soleil-Royal* n'eût pas sombré en flammes devant l'inhospitable « Auberge de la Manche, » si on avait écouté Vauban. Il proposait de transformer en port de guerre une ville « ruinée de vieillesse, » — mais dont les murs d'enceinte « bretessés et machicoulissés étaient assez bien sur leurs pieds, » — en la couvrant de deux ouvrages avancés, l'un sur un rocher, l'autre à la tête

(1) *Abrégé des services du maréchal de VAUBAN fait par lui en 1703*, publié par M. Augoyat. Paris, 1839, in-8°.

d'une jetée. Vous avez reconnu Cherbourg. Un vaste bassin à flot eût contenu au besoin une quarantaine de frégates postées « là mieux qu'en aucun lieu du royaume » pour faire la course (1). La première idée de créer à Cherbourg « un bassin ouvert, un moule et un havre tout ensemble pour mettre mille navires en repos » remontait à l'année 1665. Un sieur Baudouyn offrait de fermer le port par « une chausseye à pierre perdue de 250 toises de long, de 48 pieds de haut et de 64 de large (2). » Mais l'intendant Colbert de Terron avait cru trouver mieux à

(1) Joachim MÉNANT, *Mémoire du maréchal de VAUBAN sur les fortifications de Cherbourg (1686)*. Paris, 1851, in-8°. — « Le grand dessein d'en faire un port pour les vaisseaux du Roy » émanait à la vérité de l'ingénieur de Sainte-Colombe et datait de 1678 (Archives du Service hydrographique, carton 16, pièce 4).

(2) « Description d'un havre à Cherbourg au lieu dit *le Gallé* » (Bibliothèque du Service hydrographique, ms. 271, fol. 107).

quatre lieues de là et proposait de créer dans la fosse d'Omonville « un port flottant, pour servir de retraite à vingt-cinq grandes frégates (1). » Le projet n'eut pas de suite.

Avec une commission d'ingénieurs et d'architectes, avec Renier Jansse, Blondel et Chastillon, l'intendant était en quête d'un emplacement pour un nouveau port de guerre (2), meilleur que la rade du Havre. Condamné comme inutile à l'État, le chef-lieu de notre marine militaire sur la Manche fut sauvé par Du Quesne. La cause première de son dépérissement était « un accident à la platte forme sur quoy roulaient les portes » du bassin

(1) Colbert de Terron à Colbert. 1<sup>er</sup> décembre 1664 (A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 329).

(2) Un arrêt du Conseil d'État, en date du 24 janvier 1665, avait prescrit la visite, « par personnes intelligentes, des havres, rades, embouchures des ports et rivières » (Bibl. du Service hydrographique, ms. 271, fol. 1).

construit en 1635. On y remédia (1); l'hôpital fut transféré à Ingouville; et son local, tout proche du bassin du roi, devint un magasin flanqué de corderies et de forges. Revivifié en 1666 par l'afflux des eaux du canal de Harfleur et couvert par les batteries installées sur le musoir de la jetée (2), Le Havre resta un port militaire de second ordre pour navires légers, de ces navires qui pouvaient « échouer sans risquer dans toutes les retraites disposées

(1) « Mémoire de ce qu'il conviendrait faire au Havre de grace pour entrer dans le port de toutes marées : » « baisser la plateforme du pont à chaisne, construire les portes roullantes, faire un bassin au Hoc, à une lieue de Harfleur, » d'après la grande enquête de 1665 (*Ibidem*, fol. 63).

(2) Abraham Du QUESNE, *Mémoire du Havre de Grace, de celui de Fécamp et de Honfleur* (1665), dans le *Bulletin de la Société normande de Géographie* (1890), p. 248. — Correspondance de Colbert et de Seignelay avec Brodart, commissaire de la marine au Havre, 1673-1674 (Bibliothèque du ministère de la marine, ms. 340 (G. 185)).

dans la Manche (1). » Le Havre gardait ainsi son rôle stratégique au centre de notre front de mer.

Estimant « avantageux au service du Roy » d'avoir aussi une base navale sur la mer du Nord et, « par conséquent, d'augmenter considérablement sa puissance maritime, » Colbert en avait demandé les plans à Vauban. Dunkerque n'était alors en 1675 qu'un port de *câpres*, où ses corsaires, à l'abri des bancs, défiaient la poursuite des vaisseaux de ligne. Vauban parle d'ouvrir un chenal à travers les sables et de « bonifier le port » à l'aide de jetées; tout crédit lui est ouvert; le concours de « tous les peuples des chastel-

(1) Instructions de Colbert à Du Quesne, février 1668, etc. (Alphonse MARTIN, *la Marine militaire au Havre (XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles)*. Fécamp, 1899, in-8°, p. 90). — BORÉLY, *Histoire de la ville du Havre*, t. III, p. 26. — A. DONEAUD, *la Marine française et ses arsenaux*. Paris, 1870, in-8°, p. 37 : extrait de la *Revue maritime et coloniale*.

lenies voisines » lui est acquis. Et en quelques années, Dunkerque se transforme : à l'entrée du chenal, les feux croisés du Fort Vert et du Fort de Bonne-Espérance empêchent l'ennemi d'attenter à son « repos ; » à un autre ennemi, à l'ensablement, fait face un jeu d'écluses répondant aux canaux de Bergues et de la Moëre. Trente vaisseaux de ligne ont, pour se tenir à flot, un vaste bassin creusé entre la ville et la citadelle ; pour s'équiper, tous les services normaux d'un arsenal ; et pour soigner leurs éclopés, l'hôpital maritime des *Bons lieux* de Saint-François (1). L'œuvre admirable de Vau-

(1) « Mémoire des préparatifs nécessaires pour le rétablissement du port de Dunkerque. » 1677 (Archives Nat., *Marine* B<sup>3</sup>24, fol. 111). — Colbert à Vauban. 9 mars 1675, 10 mai 1678, etc. (Archives du Dépôt des fortifications : Émile MANGEL, *l'Arsenal de la marine et les chefs maritimes à Dunkerque 1662-1899*. Dunkerque, 1901, in-8°, p. 465). — BELIDOR, *Architecture*

ban réunira tous les suffrages, depuis ceux de Louis XIV et de Seignelay jusqu'aux éloges du Prussien Spanheim, qui la citera en 1690 comme le modèle des ports de guerre (1).

Et Barin de La Galissonnière propose de généraliser à tous nos ports une création qui fait merveille à Dieppe : *le sémaphore*. Un « balisier » désigné par les capitaines et pilotes les plus expérimentés hisse « au hault d'un mas un pavillon blanc quarré pour signal qu'il est flot, » ou par « temps brun » allume des feux (2).

*hydraulique*. Paris, 1739, in-4°, Part. II, t. II, p. 81. — FAULCONNIER, *Description historique de Dunkerque*. Bruges, 1730, 2 tomes en 1 vol. in-fol.

(1) E. SPANHEIM, *Relation de la Cour de France en 1690*, publiée pour la Société de l'Histoire de France par M. Ch. SCHEFER. Paris, 1882, in-8°, p. 301.

(2) « Advis de M. de La Galissonnière. Mai 1670 » (Conférence des Ordonnances et loix de la marine) : ms. de peu postérieur, chez M. Gougy, libraire à Paris).

Pour corriger un vice de la nature qui l'empêchait d'être « puissant sur la mer Océane (1), » le Roi cherchait où « établir un arsenal de marine digne de la majesté de son règne et de la grandeur de ses armées navales. » Cité poitrinaire au milieu des marais, Brouage agonisait comme jadis l'Aigues-Mortes de Saint Louis. Et du grand port de guerre de Richelieu, il n'allait bientôt plus subsister qu'un simple village dont les rues presque désertes, dans une enceinte fortifiée et ombragée d'ormes séculaires, ont le charme mélancolique des villes mortes du golfe du Lion. Nos escadres le désertèrent pour la Seudre, puis, — la Seudre étant semée de sables mouvants, — pour la Charente, où se rendit la commission chargée de déterminer l'emplacement du nouveau port.

(1) *Journal d'Olivier LEFÈVRE D'ORMESSON*, t. II, p. 474.

Le choix des commissaires s'arrêta sur un vieux château fort entouré de marais, à quinze kilomètres de l'embouchure du fleuve. Soubise et Tonnay-Charente, où nos vaisseaux de guerre avaient hiverné, eussent peut-être mieux convenu; mais l'une appartenait aux Rohan, l'autre aux Mortemart, de grands seigneurs qui refusaient de s'en dessaisir, au lieu que M. de Cheusses, petit-fils d'un valet de chambre de Henri IV (1), était trop petit personnage pour disputer Rochefort au roi. Il s'y essaya pourtant, de même que jadis le propriétaire de l'île d'Indret avait cru pouvoir résister à Richelieu : « Colbert du Terron ayant voulu acheter Rochefort, et le seigneur s'étant opiniâtré à ne le point vouloir vendre, de dépit y voulut être plus maître que lui. Il persuada à la Cour que c'était le lieu du monde le plus propre

(1) Lettre de Colbert de Terron. 6 mai 1666 (A. JAL, *Abraham Du Quesne*, t. I, p. 372, note).

pour en faire un excellent port et le plus propre aux constructions de navires. On le crut, on y dépensa des millions. Mais quand tout fut fait, il se trouva une telle distance de ce lieu à la mer, un coude entre autres si fâcheux et la Charente si basse que les fort gros vaisseaux ne pouvaient y aller, et les autres qu'avec deux vents différents. Il n'eût pas été difficile de voir ce défaut qui sautoit aux yeux, avant de s'engager en une telle dépense. Le sort des choses publiques est presque toujours d'être gouverné par des intérêts particuliers (1). »

Et cette mauvaise langue de Saint-Simon n'avait pas tout à fait tort. L'homme-protée qui édifia l'arsenal de Rochefort, une des « personnes intelligentes » de la commission, était capitaine de galère,

(1) *Mémoires de SAINT-SIMON*, éd. de Boislisle, t. XIII, p. 28. — Le P. THÉODORE DE BLOIS, *Histoire de Rochefort*. 1733, in-4°, p. 38.

aide de camp dans les armées de terre, mathématicien, bombardier, ingénieur (1). Un peu de circonspection eût mieux valu pour François Blondel que beaucoup de titres. Car, dans la prairie où il jeta les fondations du nouveau port, il ne rencontra que de la glaise et se vit contraint, pour les asseoir, de noyer dans l'argile des grilles en charpente (2). D'où une grande dépense, « une grande folie, » diront les ennemis de Colbert (3).

Colbert releva le défi en chargeant François Le Vau, frère du constructeur du magnifique château de Vaux-le-Vicomte et du futur palais de l'Institut, de parfaire l'œuvre de François Blondel : « Travaillez, disait-il, à perfectionner le plan que vous avez fait, en sorte qu'il soit

(1) Archives de l'Aisne, B. 18.

(2) François BLONDEL, *Cours d'architecture*. Paris, 1675-1683, p. 656.

(3) Olivier D'ORMESSON, *Journal*, t. II, p. 612.

conforme à la grandeur, à la magnificence que je me suis proposé. Il pourra servir pour tous nos autres arsenaux (1). » Avec cette restriction que Rochefort ne fut point transformée en place forte, comme le voulait Clerville : on se contenta d'une modeste enceinte avec quelques flanquements suffisants pour déjouer un coup de main (2).

Dans la Méditerranée comme dans l'Océan, une commission où figurait, avec Clerville et Regnier Jansse, « le sieur César d'Arcous, personnage très entendu à la nature des mers (3), » examinait soigneusement les points « où la nature pouvoit estre aydée par le secours de l'art. » « Elle

(1) Colbert à François Le Vau. 21 août 1671 (B. N., Nouv. acq. franç. 4972, fol. 30).

(2) Colbert à l'intendant de Demuin. 28 décembre 1674 (Archives Nat., *Marine* B<sup>2</sup>26, fol. 492).

(3) César D'ARCOUS, *le Secret du flux et reflux de la mer et des longitudes*. Rouen, 1655 et 1656; Paris, 1656 et 1667.

n'en trouva aucun où il y eust de plus heureuses dispositions qu'à Cette (1). » Et le chevalier de Clerville d'établir des devis pour transformer en port de guerre la tête de ligne du canal des Deux-Mers (2); mais on se contenta de fermer le port de Cette par une double jetée (3). Car Vauban opinait pour Port-Vendres et s'indignait de « la nonchalance que l'on avait eue pour ce poste. Si je vivois cent ans et qu'on me fit faire cent voyages en Roussillon, je me ferois toujours un point de conscience d'en proposer la fortification (4). »

(1) Juillet 1665 (Bibliothèque du Service hydrographique, ms. 271, fol. 244).

(2) En 1676 (Archives du Service hydrographique, portefeuille 73, 10, 1 et 24). — Ouvrages proposés par le sieur de La Fueille. 1677 (*Ibidem*, 73, 10, 25 et suiv.). — *Lettres de COLBERT*, t. IV, p. 362, 364.

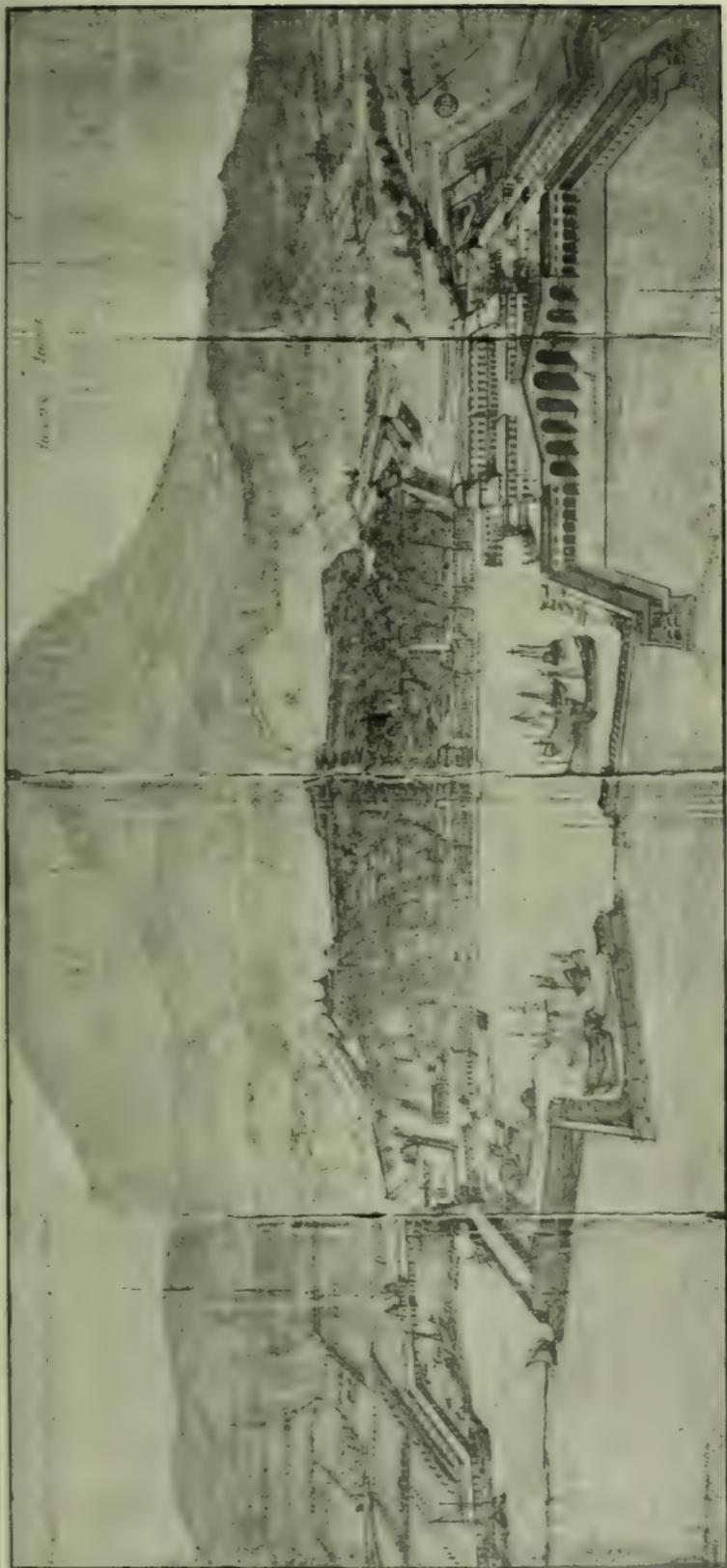
(3) PIGANIOU DE LA FORCE, *Nouvelle description de la France*, t. IV, p. 3.

(4) Mémoire de Vauban. 1679 (Archives des Pyrénées-Orientales, C. 1155).

Ailleurs, il fulminait contre « l'indolence » avec laquelle on laissait combler par « deux méchants ruisseaux la plus belle rade de la Méditerranée (1). » Déjà avant lui, la commission dont j'ai parlé avait signalé la situation lamentable du port de Toulon où « un grand navire ne pouvait point entrer qu'avec peine, » alors que jadis, « toutes sortes de bastimans de mer mouillaient par tous les endroitz de la rade, et les plus grans navires entraient et sortaient à la voile tous chargés avec grande facilité (1). »

A cette situation intolérable, Colbert allait mettre fin en rendant à Toulon la vie et en le dotant d'un arsenal suffisant pour recevoir toutes nos forces navales : « Nous ne sommes pas en un règne de petites choses, disait-il, il est impossible que vous puissiez imaginer rien de trop

(1) Bibliothèque du Service hydrographique, ms. 271, fol. 188.



**TOULON ET SON ARSENAL (1676)**

par Puget, « sculpteur et architecte du Roy en la marine »



grand (1). » Un « sculpteur architecte en la marine, » l'auteur du *Milon de Crotoné*, et, pour tout dire, Puget en prit texte pour présenter un devis où les services se déroulaient en une grandiose perspective autour d'un pavillon central à coupole et d'un bassin à flot. L'approbation unanime des intendants de la province, des galères et du port ne désarma point les critiques de l'ingénieur de Clerville contre « tant de colifichets qui ne répondoient absolument pas à la majesté d'un ouvrage destiné à la guerre (2). »

(1) Colbert à Clerville. 4 octobre 1669 (le D<sup>r</sup> Gustave LAMBERT, *Histoire de Toulon*. Toulon, 1899, in-8°, t. III, p. 423).

(2) Projets de construction de l'arsenal par Puget. 1670-1671 (Archives Nat., *Marine* B<sup>39</sup>, fol. 269, 280, 314; B<sup>311</sup>, fol. 17, 64, 120, 183, 202) — « Dessenin de la ville de Toulon et partie de son arsenal, » par PUGET, 1676 (Archives du Service hydrographique. Portefeuille 76, 0, 12. — Philippe AUQUIER, *Pierre Puget*, Paris, 1904, in-8°, p. 63).

Au rejet des plans de Puget, la perspective perdit peut-être : mais le port y gagna d'être repris en mains par Vauban.

... Un archéologue parisien qui visita Toulon en 1630 comparait « le port artificiel, » — par opposition au « port naturel » de la rade, — à « un théâtre dont le môle représente la scène. » C'était l'antique clos des galères avec chemin de ronde et chaîne de clôture (1). Dans un vaste périmètre à l'ouest de la ville, le grand ingénieur ménagea une nouvelle darse pour cent vaisseaux (2) : au Las et à l'Eygoutier, il creusa des lits qui écar-

(1) *Les Confessions de Jean-Jacques BOUCHARD, parisien, suivies de son voyage à Rome en 1630.* Paris, 1881, in-8°, p. 192.

(2) A la suite d'un incendie qui dévora en avril 1677 une partie de l'arsenal. Celui-ci datait du temps de l'intendant Arnoul, envoyé par Richelieu à Toulon (D.-M.-J. HENRY, *Mémoire sur l'état primitif de la ville de Toulon et de son port.* Toulon, 1850, in-8°, p. 41).

taient de la rade leurs eaux limoneuses ; une jetée au parapet crénelé couvrait le front de mer, dont les ouvrages avancés étaient le fort de l'Éguillète, la Grande et la Petite Tour. Et l'arsenal s'éleva majestueux. De « la plus belle pièce de l'univers, » — le mot est de Vauban, — on admire encore la Corderie longue de deux cents toises, le Magasin général « d'où il y a mille choses à tirer, » un chantier d'une « ample étendue, » l'hôpital de Saint-Mandrier... (1) bref, tous ces grands ouvrages sortis du fond de la mer ou de la vase des marais que l'histoire métallique immortalisa : *Toloni portus et navale*.

Marseille était à l'unisson : à l'arsenal commencé sous Louis XII par l'ingénieur

(1) Une forme fut également exécutée pour la construction et le radoub des vaisseaux. Et Vauban dressa un « plan de la manière dont cette forme devait être assujettie dans l'endroit où elle serait coulée à fond ». 1680 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>o</sup> p., p. 184 : B. N., Franç. 22799, fol. 38).

milanais « Juhan Antoni (1), » on avait substitué un nouveau parc de galères que Louis XIV avait fait installer au Plan Fourmiguier (2). Devant l'œuvre accomplie, un voyageur extasié ne savait qu'admirer ! « le Parc Royal, bastiment magnifique » au dôme surmonté d'une grande fleur de lys ; « l'arcenal peint en bleu, semé de lys jaunes, aux râteliers remplis de piques, de mousquets et de certains boucliers à l'antique dont on orne les poupes des galères ; les grandes galeries où deux ou trois cens ouvriers de l'un et de l'autre sexe travaillent incessamment à faire le linge et les habits des matelots ; » les cales couvertes où se construisent les bâtiments, qu'un jeu d'écluses met à flot aussitôt

(1) A. RUFFI, *Histoire de la ville de Marseille*, 2<sup>e</sup> éd. Marseille, 1696, in-folio, t. II, p. 300.

(2) A Guilbert « pour les plans et dessain de la darse » de Marseille. 1670 (Bibl. du Service hydrographique, ms. 3 (84), t. II).

achevés ; la citadelle, bastie et fortifiée à la moderne (1). » Telle était bien la caractéristique des ouvrages conçus par Colbert et Vauban : Tous nos « six principaux ports et arsenaux, Toulon, Marseille, Rochefort, Brest, Le Havre et Dunkerque, » étaient « à la moderne (2). »

(1) *Relation d'un voyage fait en Provence contenant les antiquitez les plus curieuses de chaque ville*, par M. L. M. D. P. [DE PRÉCHAC]. Paris, 1683, in-12°, 2° p., p. 92.

(2) Archives Nat., *Marine* B<sup>3</sup>26, fol. 76 v°.



## XI

### LA RÉFORME DE LA SCIENCE NAUTIQUE

Novateur puissant dans le domaine administratif et militaire, Colbert substitue à l'empirisme des pilotes la science des ingénieurs et des astronomes. Les *cartes à point carré*, graduées en longitudes et latitudes, évincèrent les *cartes de distance* établies sur un canevas de roses des vents (1). L'hydrographie remplaçait la loxodromie de la navigation à l'estime.

La loxodromie, « la course oblique » du navire qui suit d'un endroit à un autre le rhumb tracé sur la carte, en coupant

(1) Guillaume DE GLOS, hydrographe et professeur en histiodromie à Honfleur, *Manuel des pilotes*. Honfleur, 1678, in-8°, p. 59.

sous le même angle tous les méridiens, était un procédé commode pour de faibles trajets, mais fautif pour de longs parcours, sa spirale étant moins courte que la courbe du grand cercle. L'hydrographie, elle, nécessitait des calculs. Faire le point, c'est déterminer, par l'intersection de la longitude avec la latitude, le point où l'on se trouve. Prendre hauteur, et par suite trouver la latitude, n'était point malaisé : nos marins n'avaient que le choix entre les instruments, depuis l'astrolabe médiéval, le modeste bâton de Jacob, le quadrant et le quartier, jusqu'à l'opulente hémisphère marine pourvue d'horizon, équinoxial, arc de déclinaison et demi-cercle d'altitude (1).

Mais la longitude? Hélas! elle restait

(1) Cf. l'Hémisphère marine dessinée dans les « Premières OEuvres de Jacques DE VAULX, pilote en la marine » : B. N., Franç. 150, fol. 22 : et reproduite dans mon tome II, p. 52.

pour les astronomes un problème, pour les navigateurs un cauchemar. Améric Vespuce en perdait le sommeil; l'astronome Ruy Falero s'abandonnait, en désespoir de cause, aux inspirations de son démon familier qui se montra bon diable, puisque son traité servit à guider Magellan. Mais « Dieu n'avait pas permis à l'homme l'usage de la longitude (1), » écrivait Champlain après des essais qu'un « professeur en la divine mathématique » persiflait sans pitié : « Je voudrais bien savoir quelle certitude peut avoir le sieur de Champlain qu'une longitude observée par *la mécométrie* à la Nouvelle France sera véritable. Aura-t-il point trouvé en Canada quelque Ptoloméé manuscrit

(1) Je renvoie, pour plus amples références, à un de mes articles : Ch. DE LA RONCIÈRE, *Origines du service hydrographique de la marine*. Paris, 1916, in-8° : extrait du *Bulletin de la section de géographie*.

qui contienne les longitudes d'iceluy pays? (1) »

« L'avorton » que le professeur en la divine mathématique Dounot de Bar-le-Duc eût voulu « estouffer au lieu de sa naissance, » la *Mécométrie de l'aymant*, avait la vie rude. Il survécut. C'était un procédé empirique qui consistait à déterminer la longitude par les variations de l'aiguille aimantée, supposées constantes avec les méridiens. Après Colomb, Cabot et Pigafetta, un de nos anciens colons de la France Antarctique (2), Toussaint de Bessard avait posé en principe que le « vray

(1) DOUNOT DE BAR-LE-DUC, *Confutation de l'invention des longitudes et de la Mécométrie de l'aymant*. Paris, 1611, in-4°, p. 42.

(2) « Par l'espace de dix ans que j'ay demeuré continuellement en la terre de l'Amérique souz le tropique du Capricorne au lieu nommé le Cap de Frie et rivière de Janvière » (*L'Aigle-Compas de T. DE BESSARD, d'Auge en Normandie, avec son usage*. Paris, 1572, in-4°).

méridien » passait par l'île de Fer, que là « l'aiguille était dressée Nord et Sud, à l'heure de midy. » Partout ailleurs, elle oscillait vers l'est ou l'ouest. « En tastant à la main ses variations (1), » on pouvait dresser une table de leurs concordances avec les longitudes. Un cadet de Languedoc, Guillaume de Nautonnier de Castel franc, dans sa *Mécographie de l'eymant* (2) et sa *Mécométrie de l'eymant* (3), voulait en faire la base d'une réforme de la cartographie. —

Cette thèse avait pour champions les meilleurs navigateurs du XVII<sup>e</sup> siècle, depuis le cosmographe major de Portugal Manoel de Figueiredo (4) et le célèbre navigateur anglais John Davis, jusqu'aux

(1) *Dialogue de la longitude Est-Ouest*, de T. DE BESSARD... Rouen, 1574, in-4<sup>o</sup>, p. 36, 61.

(2) Venez, 1602, in-fol.

(3) Venes, 1603, in-fol.

(4) *Hidrographia, exame de pilotos* Lisboa, 1625, in-4<sup>o</sup>.

plus « habiles pilotes hollandois de la carrière des Indes Orientales : » l'un d'eux prétendait que, dans la longue course du Cap à Batavia, on dérivait de deux cents lieues quand on ne corrigeait pas l'estime « par les observations de la déclinaison de l'ayman (1). »

C'est à cette correction que s'employait le pilote dieppois Jean Le Telier durant un voyage aux Indes Orientales (2). Car la détermination « des longitudes par la déclinaison de l'aymant » était de dogme pour l'école d'hydrographie de Dieppe (3). Et il n'y avait de traditions hydrographiques

(1) Discours sur l'art de la navigation, dans THÉVENOT, *Recueil de voyages*. Paris, 1681, in-8°, p. 28.

(2) *Voyage aux Indes Orientales, par Jean LE TELIER, natif de Dieppe, réduit par luy en tables pour enseigner à trouver par la variation de l'aymant la longitude*. Dieppe, 1631, in-4°.

(3) Guillaume LE VASSEUR, « Traicté de géodrographie, ou art de naviguer » (B. N., Franc. 19112, fol. 41).

que là. De même qu'autrefois l'entretien du feu sacré était un sacerdoce, de même des prêtres s'y transmettaient religieusement le flambeau de la science nautique. Commencée avec l'abbé Desceliers, la tradition s'était continuée avec un autre prêtre d'Arques, G. Breton, auteur d'une carte des Indes Orientales (1), avec l'abbé Prescott, avec Jean Cauderon, « un très honneste homme de prestre et l'un des plus savants en la théorie de l'art de la marine, » mort victime de son dévouement à la science (2), et enfin avec l'abbé Guillaume Denis.

(1) Carte signée G. B., appartenant à M. H. Yates Thompson. qui l'exposa en 1895 au Congrès de géographie de Londres.

(2) DESMARQUETS, *Mémoires chronologiques pour servir à l'histoire de Dieppe et à celle de la navigation française*. Paris, 1785, in-12, t. II, p. 7. Cauderon se noya le 2 novembre 1655 en faisant route pour Madagascar. — Sur la réfection de nos cartes marines du Ponant, tentée par Cauderon, cf. mon article *Origines du service hydrographique*

Des variations du compas pour fixer la longitude, le « très docte (1) » Guillaume Denis fit le thème de *l'art de naviguer* (2). Et le pis est que son titre de maître d'hydrographie et de pilote-examineur à Dieppe, conféré par Colbert (3), donnait à

*de la marine*, p. 9. Nanti de ses cartes gravées sur cuivre, son frère, Cauderon le Cadet, s'établit à la Rochelle. En 1669, un bâtiment du roi, *la Dieppoise*, était mis à sa disposition pour lui permettre de « dresser des cartes marines en grands points des côtes de Bretagne, Normandie et Picardie » (A. JAL, t. I, p. 568).

(1) Lettre de Barbara. Dieppe, 29 novembre 1665 (B. N., Mélanges Colbert 133, fol. 721).

(2) *L'Art de naviger, perfectionné par la connoissance de la variation de l'aimant, ou le traité de la variation de l'aiguille aimantée*. Dieppe, 1668, in-8°.

(3) Le 18 mars 1666 (David ASSELINE, *Les Antiquités et chroniques de la ville de Dieppe*. Dieppe, 1874, in-8°, t. II, p. 321). — « L'ouverture de son escolle publique » et gratuite eut lieu en septembre 1665 (DEPPING, *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV*, t. IV, p. 558).

l'enseignement une investiture officielle et à son cours un tel succès que le malheureux abbé, aux prises avec plus de deux cents élèves « dont la plupart avaient la teste dure comme la pierre, » avait recours à un corsaire pour les surveiller (1). De là sortirent nombre de ces maîtres d'hydrographie que le grand ministre essayait à Toulon, Bayonne, Brest, le Havre, Rouen, et jusque dans la Nouvelle-France (2), et

(1) Ch. BRÉARD, *Un corsaire normand. Mémoires de Jean DOUBLET de Honfleur*. Paris, 1880, in-8°, p. 33 : extrait de la *Revue historique*.

(2) François Gaulette, natif du Polet, à Toulon, Voutremer, élève de Denis, à Bayonne, Le Cordier au Havre, Berthelot, pilote ponantais, à Marseille, G. Coubard à Brest, Jean-Baptiste Franquelin à Québec (D. NEUVILLE, *les Établissements scientifiques de l'ancienne marine. 1. Écoles d'hydrographie, ingénieurs de la marine au XVII<sup>e</sup> siècle*. Paris, 1882, in-8°, p. 52, etc.). — COUBARD est l'auteur d'un *Abrégé de pilotage pour servir aux conférences d'hydrographie que le Roi fait tenir pour ses officiers de marine*. Brest, 1685, in-12.

qui étaient tenus de faire jusqu'à deux leçons par jour (1).

Contre les errements de l'école dieppoise, s'éleva l'enseignement des Jésuites, du Père Fournier d'abord (2), du Père Claude-François Milliet de Châles ensuite (3). Avec l'autorité que lui conférait la qualité de professeur royal d'hydrographie à Marseille et sous l'inspiration des

(1) *Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 192.

(2) *Hydrographie*, éd. de 1667, p. 473.

(3) *L'Art de naviguer démontré par principes*. Paris, 1677. — *Les principes généraux de géographie*. Paris, 1677, in-8°. — *Cursus mathematicus*. Lyon, 1674. — De nombreux jésuites, notamment le père Polla en 1672 (Archives Nat., *Marine* B<sup>3</sup>14, fol. 36), professaient l'hydrographie. En dehors de Marseille, ils avaient la plupart des chaires bretonnes, celles de Nantes et de Rennes créées en 1671 et en 1673. Saint-Malo avait son collège de marine depuis 1660 (H. BOURDE DE LA ROGERIE, *Origine et organisation des sièges d'amirauté établis en Bretagne*, dans le *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. XXIX, p. 148. — DEPPING, t. IV, p. 558, note).

méthodes anglaises, le Père Milliet de Châles faisait valoir cette raison péremptoire contre les concordances entre les méridiens et les variations de la boussole :

« La déclinaison est changeante et différente en plusieurs endroits du même méridien. » C'est ce qu'avait démontré en 1635 un professeur de Gresham College, Henry Gellibrand (1), et que corrobora, à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, le célèbre astronome anglais Halley à la suite d'une longue croisière dans l'Atlantique. On chercha autre chose.

« Demander son chemin... à la lune, » au moyen de tables donnant l'heure de ses occultations pour le méridien initial, était la solution proposée par plusieurs bons esprits, depuis Améric Vespuce jusqu'au

(1) *A Discourse mathematical on the variation of the magnetical Needle.* — Sur les progrès de l'hydrographie anglaise à cette date, cf. F. MARGUET, *Une histoire de la navigation (1550-1750)*, traduite des « *Éléments de navigation* » de ROBERSON (1780). Paris, 1918, in-8°.

Récollet Duliris, qui disait au temps de Colbert : « Le vray moyen de connoistre la différence de longitude d'un lieu à l'autre, est de connoistre le mouvement propre que fait l'astre entre les deux méridiens (1). » Mais l'observation des distances lunaires suppose une science exacte des mouvements de notre satellite, dont la trajectoire à travers le ciel est d'une détermination malaisée (2).

La vraie solution du problème des longitudes, — Gemma le Frison l'indiquait au

(1) *Éphéméride maritime dressée pour observer en mer la longitude et la latitude selon l'invention du P. Léonard DULIRIS, récollet, dédiée au duc de Richelieu, général des galères. Paris. 1655, in-fol.* — Le mathématicien DESHAYES « prétendait inférer la longitude de la différence des mouvemens du soleil et de la lune » (L'ingénieur de Sainte-Colombe à Colbert de Terron, 2 décembre 1669 et 14 avril 1670 : NEUVILLE, p. 97).

(2) Lieutenant de vaisseau MARGUET, *Histoire de la longitude à la mer*, dans la *Revue de la Marine marchande*, n° de décembre 1915 mars 1916.

siècle précédent (1), — c'était la pratique des montres marines. Mais pour garder l'heure du méridien initial, quelle précision pouvait-on demander aux sabliers du bord et à l'écoulement de leur poudre d'écaïlle d'œufs ou de limaille d'argent (2), alors même que les hommes de quart ne précipitaient point le temps, telle la Parque antique, en « mangeant le sable (3). » L'Anglais Dudley proposait des clepsydras à mercure renouvelées de l'antiquité (4). Mais le Hollandais Huygens, mandé en France par Colbert, l'emporta avec ses horloges à pendules (5), où des cycloïdes

(1) GEMMA FRISIUS, *Cosmographia*. Antverpiae, 1584, in-4°, p. 242.

(2) Guillaume LE VASSEUR, « Traicté de la Géographie » : B. N., Franç., 19112, fol. 41.

(3) Cf. mon *Histoire de la marine française*, t. II, p. 527.

(4) Robert DUDLEY, *Dell'Arcano del mare*. Firenze, 1646, in-fol.

(5) HUYGENS, *Lettre touchant une nouvelle invention d'horloges très justes et portatives*, 1666,

placés « vers la racine du petit ruban qui soustenoit le pendule, » maintenaient l'égalité des oscillations. De ces montres à secondes et à demi-secondes, sorties des ateliers parisiens du sieur Thuret, l'astronome Richer fit l'épreuve en 1670 et 1672 au cours de deux voyages en Acadie et en Guyane, sans résultats décisifs (1). La transformation du pendule en un ressort.

dans les *Mémoires de l'Académie royale des Sciences*, t. X, p. 381. — « Au sieur Huygens, hollandois, grand mathématicien, inventeur de l'horloge de la pendule, 1200 livres. » 1664 et années suivantes (*Lettres de COLBERT*, t. V, p. 464).

(1) RICHER, *Observations astronomiques*, dans les *Mémoires de l'Académie royale des Sciences*, t. VII, p. 233. — Colbert décide « d'éprouver les horloges et pendules fabriquées pour connoître les longitudes sur mer. » Lettre à Colbert de Terron, 10 mars 1670 (*Lettres de COLBERT*, t. V, p. 294). — Déjà, en 1669, le duc de Beaufort devait « achever l'expérience de pendules sur mer de M. Huggens » (DEPPING, *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV*, t. II, p. 558).

d'acier acheminait vers la solution (1).

Dans son *Parallèle des Anciens et des Modernes*, l'académicien Perrault a rendu justice à la ténacité avec laquelle le ministre cherchait à percer le secret des longitudes : « Il n'a pas tenu à M. Colbert qu'on n'ait trouvé les moyens de conserver à la pendule la justesse de son mouvement; car il n'a épargné aucune dépense à faire faire toutes les machines qu'on luy a proposées pour en venir à bout. Il n'y a point d'expérience que l'on n'ait faite, point de manière de genou et d'autre suspension que l'on n'ait essayée. Il est toujours venu des coups de vent si subits et si contraires les uns aux autres, dans le même moment, qu'il n'y a rien qu'ils n'ayent décon-

(1) *Factum touchant les pendules de poche par M. Jean DE HAUTEFEUILLE contre Maistre Christian Huguens sieur de Zulichem. 1675, in-4°.*

certé (1). » Rien ne valait les pendules « d'une justesse inconcevable » de l'Observatoire, dont l'étalon horaire allait devenir par la force des choses le méridien « radical » jadis proposé par Oronce Fine à François I<sup>er</sup> (2).

UN OBSERVATOIRE se construisait en effet à Paris sous la direction du chef d'une glorieuse dynastie de géographes, Jean-Dominique Cassini, mandé spécialement de Rome en 1669. Ayant découvert les satellites de Jupiter, Cassini fit de l'examen

(1) PERRAULT, *Parallèle des Anciens et des Modernes, où il est traité de l'astronomie, de la géographie...* Paris, 1697, in-12, t. IV, p. 98. — Les chronomètres ne devinrent point de pratique courante, témoin ce suggestif examen des pilotes, décrit par un hydrographe : « Comment trouve-t-on la longitude? — Jusqu'à présent, on n'a point encore trouvé de voye assurée pour en avoir une solide et parfaite connoissance » (S. LE CORDIER, hydrographe au Havre. *Instruction des pilotes*. Au Havre de Grace, 1683, in-8°, p. 105).

(2) Avril 1543 (B. N., Franç. 1337, fol. 9, 13).

de leurs émerisions la base de la détermination de la longitude. Tandis qu'il faisait des observations à Paris, des missions scientifiques opéraient simultanément en Acadie, à Cayenne, à Gorée et à Uranienbourg dans le célèbre observatoire de Tycho-Brahé (1).

Il avait pour auxiliaire un corps savant hébergé par Colbert à la Bibliothèque royale, L'ACADÉMIE DES SCIENCES. Non contents d'éditer à l'usage des marins *la Connaissance des temps* qui leur indiquait pour chaque jour de l'année la position des astres, les membres de l'Académie recti-

(1) « Vie de Jean-Dominique CASSINI écrite par lui-même, » ms. à la Bibl. Nat., Géographie DD. 2066, p. 44. — *Les éléments de l'astronomie vérifiés par Monsieur CASSINI, par le rapport de ses tables aux observations de M. Richer faites en l'isle de Cayenne, avec les observations de MM. Varin, Des Hayes, et de Glos faites en Afrique et en Amérique.* Paris, 1664, in-fol. — Bibliothèque de l'Observatoire, ms. B. 52 (8).

fiaient les cartes entachées jusque-là des énormes erreurs de longitude léguées par Ptolémée (1). Les progrès réalisés furent consignés dans l'Atlas de Sanson offert en 1679 au Dauphin, et dans un superbe globe de cuivre où les méridiens nouveaux étaient en relief (2).

Ayant « la conduite des opérations qui se devoient faire dans des pays éloignés pour la détermination des longitudes (3), » Cassini préparait aussi, en collaboration avec Jean-Mathieu de Chazelles, maître

(1) Mémoires de La Hire, Picard, etc., dans les *Mémoires de l'Académie royale des Sciences*, t. VII.

(2) Le globe commémoratif des travaux de l'Académie des Sciences, en date de 1698, se trouve dans l'hôtel annexe du ministère de la Marine, salle des Archives, rue Octave-Gréard.

(3) De l'œuvre de l'Observatoire et de l'Académie des sciences, Huygens traçait en 1679 un magnifique tableau qui était un raccourci de la philosophie des sciences (*OEuvres complètes de Huygens*, t. VIII, p. 196).

attitré des officiers des galères, un « atlas nouveau de cartes marines levées par ordre exprès du Roy pour l'usage de ses armées de mer. » Les levés étaient confiés à un corps « d'ingénieurs géographes » et centralisés par l'un d'eux, du nom de Pène, chargé « des cartes et plans du roy (1). »

Une autre de nos institutions scientifiques venait de naître : le SERVICE HYDROGRAPHIQUE DE LA MARINE. Parfaitement au

(1) « Le sieur Penne, ingénieur chargé des cartes et plans du roy, » mourut le 5 octobre 1701 : les scellés furent aussitôt mis chez lui (B. N., Nouv. acq. franç. 9498, fol. 46). — « Portulan venant de l'inventaire de M. Pène » (Bibliothèque du Service hydrographique, ms. 102 (1037). — « Mémoire de toutes les cartes des costes du royaume qui manquent... Les cartes que Monseigneur me fit laisser à Versailles. » Pène à Colbert. Paris, 8 août 1682 (B. N., Nouv. acq. franç. 9498, fol. 41). — Instruction de Colbert aux sieurs Pène, de Sainte-Colombe, de La Favollière, ingénieurs géographes de S. M. 1678 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 77).

courant des « travaux à faire contre les efforts de la mer, capables de bien reconnoître les ports et de nous faire des cartes de toutes les costes (1), » les ingénieurs reçurent de Colbert des instructions précises, dont voici un spécimen : « Pour parvenir à une connoissance parfaite de la disposition des rades, bancs et escueils, M. de La Favollière reconnaistra toutes ces choses par luy mesme sans se fier au rapport de personne, s'aidant seulement des notions grossières des pilotes costiers. Il continuera à pousser ladite description jusque dans la mer autant qu'il se pourra, particulièrement dans les lieux remarquables par des isles, bancs, roches, rats et autres écueils dont la connoissance est nécessaire à la seurté de là navigation. Qu'il fasse certifier la carte qu'il en aura

(1) Colbert à Colbert de Terron. 23 janvier 1671 (D. NEUVILLE, p. 102).

faite, par les plus experts pilotes en chaque gouvernement (1). »

Au lieu que précédemment nos hydrographes, faute d'emploi, prenaient du service à l'étranger, que le Honfleurais Pierre Berthelot dressait en 1635 l'hydrographie des mers orientales pour le compte du Portugal (2) et que Le Vasseur de Beauplan rédigeait au service de la Pologne la carte et la *Description de l'Ukraine* (3), Colbert demande à tous nos ingénieurs, à tous nos professeurs d'hydrographie un travail intensif pour dresser le planisphère du monde. Ils auront à « tirer de toutes nos navigations

(1) Instructions du 23 mai 1671 (D. NEUVILLE, p. 104).

(2) Ch. DE LA RONCIÈRE, *la Première hydrographie française des mers Orientales*. Paris, 1917, in-8° : Extrait du *Bulletin de la Section de Géographie*.

(3) Colbert à Colbert de Terron. 18 août 1670 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 264).

et des journaux qui en sont tenus des connoissances exactes et fidèles pour composer des cartes marines. »

... Et d'abord des mers de France. Une foule de cartes furent exécutées sur l'ordre de Colbert : bassins fluviaux, avec « isles, rades, chenaux, bancs » du littoral, par le chevalier Louis de Clerville (1); Pas-de-Calais, reconnu d'urgence par « les principaux pilotes costiers et officiers mariniens (2) » à la veille de la guerre de Hollande (3); littoral normand, du Tré-

(1) « Carte topographique des entrées et cours de la rivière de Seine, » — « de la rivière de Loyre » (Bibl. du ministère de la marine. ms. 365, G. 209. — Archives du Service hydrographique, portef. 52, n<sup>os</sup> 1-3). — Cartes marines de Normandie, Picardie, Bretagne, etc. (Archives du Service hydrographique, portef. 36. 1, 3, 4 et 5, portef. 37, 1, 1; portef. 40, 1, 2 à 19, etc.).

(2) 1672 (*Ibidem*, portef. 33, 4).

(3) Colbert à Colbert de Terron. 2 juillet 1671 (CHAMPOLLION-FIGEAC, *Documents historiques inédits tirés des collections manuscrites de la Bibliothèque Nationale*, t. IV, p. 536).

port à La Hougue, levé « sur les lieux, sans se fier à personne, » par l'ingénieur Pène (1); embouchure de la Seine, par Boissaye du Bocage (2); « le port de l'Orient jusques au dehors du Port-Louïs, » par Lambety (3); les côtes de Saintonge, Bretagne et Normandie, « ainsi que les plans des ports, havres et rivières jusqu'à la distance de deux lieues dans les terres, » par Massiac de Sainte-Colombe (4).

La Méditerranée, où « les pilotes pro-

(1) Instructions de Colbert. 5 février 1677 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 77).

(2) Hydrographe au Havre. 1666 et 1677 (Archives du Service hydrographique, portef. 36, 1, 1; et portef. 37, 3, 4).

(3) B. N., Géographie, portef. 77, n° 37.

(4) Instructions du 11 juillet 1680 (P. LEVOT, *Histoire de la ville et du port de Brest*. Paris, 1864, in-8°, t. I, p. 158). — Rien de plus seyant que les vues prises du large par Saint-Colombe et donnant en perspective les ports normands. 1676-1680 (Archives du Service hydrographique, portef. 33, 6, 7, 8, portef. 38 bis, 1, 8).

vençaux ne savent leur métier que par routine (1), » n'avait que des portulans vieillis, inférieurs à ceux du XIV<sup>e</sup> siècle dont ils étaient de mauvaises répliques, quand le Père Milliet de Châles lui consacra une magnifique carte de 27 pieds de largeur sur 12 de hauteur, le plus grand portulan qui soit (2).

Ce fut la base des nombreux levés, sondages, plans et profils de côtes exécutés par une légion d'ingénieurs en vue d'une nouvelle carte marine, « dans laquelle seraient marqués suivant la hauteur du pôle tous les lieux principaux. » Le capitaine de Cogolin travailla « à la reconnaissance » des côtes de Provence, de

(1) Lettre de Colbert d'avril 1670 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 231). — « Vous n'avez pas à Toulon un vray bon pilote pour la moitié de la Méditerranée. » Mémoire sur le pilotage en 1707 (D. NEUVILLE, p. 20).

(2) Archives du Service hydrographique, portef. 61, 1, 1.

Languedoc, d'Espagne, de Sicile (1) et de Sardaigne (2), Pène reconnut les Baléares (3), Pétré l'Archipel (4), Plantier l'Asie-Mineure (5), Beaujeu l'Espagne (6), Combes le littoral algérien, en masquant leurs travaux scientifiques par de fictives opérations commerciales (7).

(1) Instructions de Seignelay à Cogolin. 10 juillet 1679, 11 mars, 24 avril et 12 mai 1685 : « Toutes les cartes marines faites jusques à présent des costes de la Méditerranée ne s'estant pas trouvées justes, Sa Majesté a résolu d'en faire une nouvelle... » 11 mars 1685 (Dossier Cogolin appartenant à M. le lieutenant de vaisseau Vivielle).

(2) B. N., Franç. 13372.

(3) 1680 (Archives du Service hydrographique, portef. 68, 2, 17; portef. 69, 2, 7. — Bibliothèque du Service hydrographique, ms. 92 (1000).

(4) 1685 (Bibliothèque du service hydrographique, ms. 107 (1064).

(5) *Ibidem*, ms. 109 (1067).

(6) *Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 215, note.

(7) Colbert à Brodart, 15 avril 1680; et à Vauvré, 24 novembre 1681 (*Ibidem*, p. 186 et 214).

Pour la « mer Océane éthiopienne et la mer des Indes Orientales, » les navigations d'Augustin de Beaulieu en 1616-1622 fournissaient « les dessins des principales costes » dont un pilote de son équipage nommé Varin avait noté « les gissements (1). » De multiples reconnaissances hydrographiques (Langeron à Salé (2), d'Elbée en Guinée (3), Salomon le Sage à Trinquemalé (4), Du Mesnil le

(1) M. THÉVENOT, *Relations de divers voyages curieux qui n'ont point été publiées*. Seconde partie. Paris, 1664, in-fol., préface.

(2) Juillet 1671 (Archives Nat., *Marine* B<sup>4</sup>, fol. 306).

(3) 1670 (B. N., *Mélanges Colbert* 84, fol. 25, 31).

(4) « Port et isle du Soleil dans la juridiction de Trinquemalé », par Salomon le Sage, 1672, avec les sondes; « Plan géométrique de la baye de Trinquemallé à l'est de l'isle de Ceylon, observations de Villesneufves Moreau, anno 1672 » (Archives du Service hydrographique, portef. 205, 6. 1 à 5 : II. DEHÉRAIN, *Cartes françaises de la baie de Trinquemalé (Ceylan) dressées*

long de la côte malabare (1), y apportèrent d'utiles corrections qui furent utilisées dans *le Routier des Indes Orientales et Occidentales* de Dassié (2) et dans *le Petit flambeau de la mer* du maître de navire Bougard (3).

Aux Antilles, l'ingénieur de Combes (4), puis le lieutenant de Gennes, fort versé dans « les parties des mathématiques (5), » levaient « des cartes exactes de toutes les mers aux environs des isles d'Amérique. » Le lieutenant de vaisseau de Courcelle faisait « le tour de l'isle de Terre-Neuve »

*au XVII<sup>e</sup> siècle*. Paris, 1917, in-8°, extrait du *Bulletin de la Section de géographie*).

(1) David ASSELINE, t. II, p. 325.

(2) Avec 26 différentes navigations. » Paris, 1677, in-4°.

(3) Au Havre, 1684, in-4°.

(4) Instructions du 16 décembre 1676 (Archives Nat., *Marine* B<sup>4</sup>7, fol. 186).

(5) D'Estrées à Seignelay, 26 août 1680 (*Mémoires du marquis de VILLETTE*, éd. Monmerqué. Paris, 1844, in-8°, p. 215).

et substituait une carte nouvelle, enrichie d'instructions nautiques (1), au routier basque dont se servaient depuis un siècle nos terreneuvas, aux *Voyages aventureux du capitaine Martin de Hoyarsabal* (2).

La mise au point de tous ces travaux devait demander des années. En 1693, paraissait le premier de nos atlas officiels à l'usage des armées navales, *le Neptune françois* (3). Et telle avait été l'ampleur

(1) « Faicte à Breste le 14<sup>e</sup> janvier 1676 » (Archives du Service hydrographique : fac-similé dans Henri HARRISSE, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve et des pays circonvoisins (1497-1501-1769)*. Paris, 1900, gr. in-8°, p. 324).

(2) Bourdeaux, 1579, in-8° : réédité en basque *Liburu hau da ixasco nabigacionecoa Martin DE HOYARZARALEC egina franceses, et a Pierres D'ETCHEVERRY, edo Dorrec*. Bayonan, 1677, in-8° : Ch. DE LA RONCIÈRE, *le Premier routier-pilote de Terre-Neuve (1579)*. Extrait de la *Bibliothèque de l'Ecole des Chartes*, t. LXV (1904).

(3) Il ne comprenait encore que les côtes d'Europe, depuis la Norvège jusqu'à Gibraltar.

des réformes colbertines, telle avait été la sûreté de notre méthode que, de tributaires des étrangers (1) devenant leurs maîtres, nous eûmes l'orgueil de le voir aussitôt traduit en hollandais (2). Nous n'avions plus rien à envier à autrui, puisqu'il nous copiait. Et nous allions lui servir de modèles dans un autre domaine encore.

(1) En 1669, par exemple, un marchand de la Rochelle, P. YVONNET publiait à Amsterdam *le Grand et nouveau miroir ou flambeau de la mer, traduit du flaman*.

(2) *De Fransche Neptunus*. Amsterdam, 1693, gr. in-fol. — Cf. pour la suite du *Neptune*, mon article sur les *Origines du Service hydrographique de la marine*.



## XII

### UN CHEF-D'ŒUVRE LÉGISLATIF

Jusqu'à Louis XIV, point de législation maritime, point de législation coloniale, point de législation forestière. Et voyez comme tout se tient dans l'œuvre de Colbert : l'Ordonnance de 1669 sur les eaux et forêts aura comme point de départ l'exploitation des bois pour la flotte, de même que le *Code noir* fixera le sort des nègres transportés par elle outre-mer. Nos tribunaux d'amirauté jusqu'alors se « réglaient sur le droit écrit, les jugemens d'Oléron, les Ordonnances appelées de Wisby et celles de la Hanse. Comme toutes ces pièces sont étrangères, —

écrivait Colbert, — le Roy a résolu de faire un corps d'Ordonnances en son nom pour régler toute la jurisprudence de la marine (1). »

Ce *Corpus*, ce fut l'Ordonnance d'août 1681, un chef-d'œuvre! Aux plus éminents jurisconsultes, les auteurs du Code de commerce font écho pour le célébrer comme « un des plus beaux monumens de législation qui honorent le siècle de Louis XIV; » un avocat général, en audience solennelle, en proclamait naguère « la supériorité sur notre législation moderne qui a dispersé des pouvoirs cen-

(1) « Instruction pour mon fils pour bien faire la première commission de ma charge. » 1671 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 46) : « La justice de l'amiral s'étend sur tout ce qui se passe en mer et partout où le flot de mars s'étale. Elle s'exerce par les officiers des sièges d'amirauté : l'appel va aux chambres de l'amirauté établies dans tous les parlemens; et l'appel de ces chambres va au Parlement. »

tralisés jadis par l'amirauté (1). » « Les nations les plus jalouses de notre gloire, déposant leurs préjugés, leurs haines même, l'adoptaient à l'envi comme un monument éternel de sagesse et d'intelligence (2). » Au moment le plus tragique des guerres napoléoniennes, l'Anglais Marshall oubliait toute rancune pour le glorifier. Le droit russe enfin s'y réfère comme à une autorité décisive (3).

Du chef-d'œuvre, le ministre partageait la gloire avec de plus modestes artisans, avec Le Vayer de Boutigny, un des

(1) F. MAITREJEAN, *la Flotte sous Colbert et l'Ordonnance maritime de 1681*. Bordeaux, 1868, in-8°, p. 33.

(2) VALIN, *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine*. 1760, in-4°, t. I, p. 3. — *Commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, par R.-J. VALIN, avec des notes par V. BÉCANE. Paris, 1841, 2 vol. in-8°. — PARDESSUS, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> siècle*. Paris, 1837, in-4°, t. IV, p. 325.

(3) PARDESSUS, t. IV, p. 239.

défenseurs de Fouquet, Barillon de Morangis et Henri Lambert d'Herbigny, marquis de Thibouville. Lambert d'Herbigny réunit pendant dix ans « les statuts, réglemens, ordonnances et arrêts dont les officiers de l'amirauté s'étaient servis jusqu'alors (1), » et, pour se documenter, lut « tous les traictez de marine et visita avec grand soin tous les papiers des greffes. » L'idée dont il devait se pénétrer, selon les instructions de Colbert (2), c'était de « délivrer tous ceux qui na-

(1) Commission du 8 janvier 1671 (PARDESSUS, t. IV, p. 243).

(2) Des 4 et 25 septembre 1671 (DEPPING, t. III, p. 588). — De leur côté, les lieutenants généraux de l'amirauté avaient ordre de « faire des extraits fidèles de tous les jugemens rendus depuis 1660 pour raison des contrats d'affrètement, connoissemens, obligations à la grosse aventure, polices d'assurances, avaries, jet, naufrages, » etc., en vue « d'un corps d'ordonnances de marine. » 13 avril 1679 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 153).

vigent et qui font commerce dans les ports du royaume, de toutes les vexations qu'ils peuvent souffrir par les juges, et de régler la jurisprudence de telle manière qu'ils puissent recevoir justice avec diligence et sans beaucoup de frais. » Les rapports de Lambert d'Herbigny étaient examinés chaque semaine par une commission de trois avocats, Gamont, Billain et Foucault, présidée par Barillon de Morangis (1). De ces enquêtes (2) et de ces délibérations sortit l'Ordonnance de 1681.

Le préambule en indique parfaitement l'objet. C'est de « fixer la jurisprudence des contrats maritimes, régler la juris-

(1) P. CLÉMENT, *Histoire de la vie et de l'administration de Colbert* (1846), p. 386, note 2, et 481.

(2) Nous avons un spécimen de ces travaux préparatoires dans un ms. de peu postérieur à 1670 : « Conférence des ordonnances et loix de la marine » (chez M. Gougy, libraire).

prudence des officiers de l'amirauté et les principaux devoirs des gens de mer, établir une bonne police dans les ports, côtes et rades » et réglementer la pêche.

Même amputés du droit de nommer aux offices de guerre et de finances, les pouvoirs de l'amiral restaient encore considérables, puisque la justice était rendue en son nom par des tribunaux d'amirauté dont tous les magistrats, avocats et sergents relevaient de lui. Interprètes, courtiers, maîtres d'hydrographie et consuls étaient sous sa dépendance. Dixième des prises et des rançons, tout ou partie des amendes, tiers des épaves, droits d'ancrage, de tonnage et de balisage lui appartenaient. Constructions navales, frets, polices d'assurances, naufrages, congés, pêche, guet et garde des côtes, délits commis en mer étaient de son ressort. Et de tous ses justiciables, l'Ordonnance fixait le statut, de chaque

matière la jurisprudence, formant ainsi et pour la première fois un cycle complet de législation maritime (1).

(1) Une rédaction spéciale de l'Ordonnance fut faite pour la Bretagne et publiée sous le titre : *Ordonnance touchant la marine sur les côtes de Bretagne*. Vannes, 1685, in-4°.



### XIII

#### LES COMPAGNIES DE NAVIGATION

« Gouster l'aise et le repos acquis par la paix, » sans répandre « l'abondance par le rétablissement du commerce (1), » est un principe d'inertie que ne peut admettre le descendant des drapiers. Un de ses aphorismes familiers sur le commerce « source de la finance, » elle-même « nerf de la guerre (2), » le porte à en considérer l'accroissement comme « bien plus important pour le service du Roy »

(1) Circulaire royale du mois de juin 1664 (P. BOISSONNADE, *Colbert et la souscription aux actions de la Compagnie des Indes, spécialement en Poitou (1664-1668)*. Poitiers, 1909, in-8°).

(2) Colbert à Colbert de Terron. 11 janvier 1666 (*Lettres de COLBERT*, t. III, p. 37).

que celui des forces navales (1). « Les vaisseaux marchands servent de principe à toute puissance de mer et tout Estat ne peut avoir celle-cy qu'à proportion de ceux-là (2). » Or, le long de nos côtes, il ne s'est pas trouvé, lors du recensement de 1664 (3), deux cents navires de haute mer (4). Pour le pavillon de la nation française, quelle misère à côté des 4000 navires de commerce anglais et des 16000 bâtimens hollandais (5)! Mais comment réagir contre la « meschante

(1) Colbert à Arnoul. 16 mars 1669 (Archives Nat., *Marine* B<sup>o</sup>1, fol. 52 v<sup>o</sup>).

(2) Mémoire de Colbert de mars 1669 : « Quelle des deux alliances de France ou de Hollande peut estre plus avantageuse à l'Angleterre » (*Lettres de COLBERT*, t. VI, p. 265).

(3) B. N., Cinq-Cents Colbert 199.

(4) Mémoire sur les affaires de finances. 1663. (*Lettres de COLBERT*, t. II, p. 48).

(5) Mémoire de Colbert de mars 1669 déjà cité : à cette date, le chiffre de nos bâtimens de commerce avait passé de 200 à 5 ou 600.

coustume de refretter des vaisseaux hollandois » plutôt que d'en bâtir nous-mêmes (1).

En France, on n'est que trop enclin à demander à l'État une panacée universelle dans ces moments de crise. Quarante ans auparavant, l'ambassadeur Du Fargis, témoin de notre désarroi maritime, ne conseillait-il pas la mainmise de l'État sur les navires des particuliers ! Officiers et fermiers à la fois, les directeurs de la navigation eussent alors fourni aux capitaines des correspondants, aux facteurs des interprètes, aux armateurs des polices d'assurances que le manque de ressources sur nos places les forçait de contracter à l'étranger (2). Mais le ministre de

(1) Le chevalier de Clerville à Colbert. Rouen, 18 mai 1663 (DEPPING, *Correspondance administrative sous Louis XIV*, t. III, p. 337).

(2) Cf. mon *Histoire de la marine française*, t. IV, p. 487.

Louis XIV répugne à ces procédés extrêmes. A la résurrection de la marine nationale, il associera l'effort de la nation. Trop de villes croupissent dans une « extrême fainéantise : » il secouera leur indolence. « Nos négociants n'ont pas assez de force pour entrer dans les affaires qui ne leur sont pas bien connues (1) : » il leur arrachera « ces deux passions lasches qui gèlent le cœur, la crainte et la défiance (2). »

Inspiré par un comité consultatif de trois membres qu'il a choisi en 1664 parmi les délégués des armateurs, Colbert prend une série de mesures capitales pour la résurrection de notre marine marchande : droit d'ancre sur tout vaisseau étran-

(1) Colbert de Terron à Colbert. Février 1664.

(2) *Discours d'un fidèle sujet du roy touchant l'establissement d'une Compagnie française pour le commerce des Indes Orientales* [par l'Académicien CHARPENTIER]. S. I. n. d., p. 42.

ger; primes progressives avec le tonnage aux constructions navales (1); avantages similaires aux armateurs étrangers qui s'établissent en France (2); primes de navigation pour les voyages au long cours; exonération de tout droit de douanes pour les bois propres à bâtir des vaisseaux (3); autorisation pour la noblesse de se livrer au commerce de mer sans déroger (4); monopole du commerce colonial assuré au pavillon de France (5)... Bref, à la mort du grand ministre, les seuls ports du Havre et de Dieppe en Normandie, de Saint-Malo et de Nantes en Bretagne

(1) Arrêts des 5 décembre 1664, 7 septembre 1669, 24 octobre 1679.

(2) *Arrêt du Conseil de commerce... 7 décembre 1669*. Paris, 1669, in-4°.

(3) *Arrêt du Conseil d'Etat... 30 octobre 1670*. Paris, 1670, in-4°.

(4) *Édit du Roy... 13 août 1669*. Paris, 1669, in-4°.

(5) *Ordonnance du Roy... 10 juin 1670*. Paris, 1670, in-4°.

auront deux fois plus de navires long-courriers qu'il y en avait dans toute la France quand il reçut la direction de nos affaires maritimes (1).

« Pour le relèvement du navigaige et de la marchandise de la mer, » l'argentier de Charles VII réclamait « des voyes et robines par où est besoing que passent les barques pour aler à la mer pourter les marchandises ès gros vaysseaux (2). » Ces « robines, » Colbert les exécuta en creusant les canaux de Tancarville, Silveréal, Bourgidou, la Radelle et surtout en ouvrant « la tranchée de l'Aude jusques à la Reige qui se mesle avec la Garonne, » tour de force préconisé dès 1623 par un

(1) Au 1<sup>er</sup> janvier 1687, Saint-Malo a 117 grands navires de haute mer, le Havre 114, Dieppe 96, la Rochelle 93, Nantes 84, Bayonne 61, Dunkerque 59, Marseille 47, etc. (BORÉLY, *Histoire de la ville du Havre*, t. III, p. 64).

(2) Cf. mon *Histoire de la marine française*, t. II, p. 281.

apôtre de la ligue des Nations (1). Ce tour de force n'était rien moins que la jonction de deux mers.

C'est à un fermier des gabelles n'entendant ni grec, ni latin, Pierre-Paul Riquet, que la Méditerranée dut de s'unir à l'Océan. Approuvée par l'ingénieur de Clerville avec cette restriction toutefois, dont Colbert fut marri (2), qu'on n'y pourrait faire passer ni vaisseaux de guerre, ni galères (3), la colossale entreprise fut achevée en quinze ans, en 1681, alors que venait de mourir le Moïse du Languedoc. Du point de partage des eaux où l'alimente le bassin de Naurouze, le Canal des Deux-Mers descend par un double palier d'écluses vers la Garonne

(1) Em[éric] CR[UCÉ], *le Nouveau Cynée*. Paris, 1623, in-8°, p. 35.

(2) Colbert à Clerville. 28 juin 1669 (*Lettres de COLBERT*, t. IV, p. 334).

(3) Mémoire de Clerville du 5 octobre 1666 (B. N., Cinq-Cents Colbert 202, fol. 245).

et vers la mer où il aboutit à Cette (1).

Dès l'année 1671, le canal était ouvert de Toulouse à Narrouze. Inauguré avec « une barque magnifique faite exprès pour la cérémonie, avec trois des plus grands vaisseaux de la Garonne, » il était sillonné par des coches d'eau qui faisaient trois fois par semaine le service entre les deux points. Quant au port de Cette, le général des galères, escorté des capitaines de vaisseau, de l'archevêque de Toulouse et du lieutenant-général de la province, en avait consacré dès lors officiellement la naissance (2).

(1) Riquet à Colbert. 1662, etc. (*Lettres de COLBERT*, t. IV, p. 303, 322, 339, etc.). — [SANDRAZ DE COURTILZ], *la Vie de Jean-Baptiste Colbert*. Cologne, 1695, in-12, p. 128.

(2) M. DE FROIDOUR, *Lettre à M. Barrillon Damoncourt concernant la description des travaux qui se font en Languedoc pour la communication des deux mers*. Toulouse, 1672, in-8°, cartes.

Dans la forêt des droits qui gênent la circulation commerciale, Colbert pratique des coupes sombres. Il accorde la liberté du transit à travers le royaume aux produits manufacturés des Flandres françaises (1). Des ports francs ouvrent aux négociants « les portes de la France comme une étape générale, » sauf à subir, hors de l'étape, des tarifs prohibitifs s'ils tentent de concurrencer nos fabriques : 20 pour 100 sur les marchandises du Levant transitées par Gênes ou Livourne (2), 30 pour 100 sur les produits de l'industrie espa-

(1) Et de plus, il accorde aux marchands de Lille et pays conquis des frégates royales du Havre pour véhiculer leurs produits en Espagne et Portugal. 1669 (DEPPING, *Correspondance administrative sous Louis XIV*, t. III, p. 478). — Ainsi donne-t-il la franchise de transit aux marchands qui se rendent aux foires de Beaucaire (*Arrest du Conseil d'Etat du 5 juillet 1670*. Paris, 1670, in-4°).

(2) *Arrest du Conseil d'Etat du 9 aoust 1670*. Paris, 1670, in-4°.

gnole (1)... Plus draconienne encore, une interdiction absolue qui frappe les produits rivaux du Milanais et de Gênes, donne l'essor à nos fabriques lyonnaises d'or filé, de damas, de velours et de soieries (2). Et tel est l'élan de l'industrie nationale qu'une foule de manufactures exotiques acclimatées par Colbert en France, — fonderies à l'allemande, glaces et dentelles à la vénitienne, fabriques d'étoffes à la hollandaise, tapisseries des Gobelins... — frustrent nos voisins « des tributs serviles que paie à leur art le luxe de nos villes (3). » Mais là sera l'erreur de Colbert de croire « que le royaume de France se pourrait suffire à lui-même, oubliant que le Créateur de toutes choses n'a placé les différents biens

(1) *Arrêt du Conseil d'Etat du 15 novembre 1670*. Paris, 1670, in-4°.

(2) *Arrêt du Conseil d'Etat du 31 mars 1670*. Paris, 1670, in-4°.

(3) Germain MARTIN, *la Grande industrie sous le règne de Louis XIV*. Paris, 1899, in-8°.

dans les différentes parties de l'univers qu'afin de lier une société commune » entre les peuples.

« Toujours magnifique en idées (1), » Colbert espère condenser dans l'unité d'action les énergies de la race et, par elles, » dilater » l'action de la France dans l'univers. Mais l'union, quelle chimère ! « Que nos François, les peuples du monde les plus polis, ayent tant de peine à se souffrir les uns les autres, que leur union soit si difficile, leurs sociétés si inconstantes, et que les meilleures affaires périssent entre leurs mains par je ne sais quelle fatalité, » c'est un fait que constate Colbert et un défaut dont il veut « effacer jusques aux moindres vestiges (2). » Où deux souverains aussi avisés qu'énergiques, où Louis XI et Henri IV

(1) *Mémoires de l'abbé de CHOISY*, éd. Michaud, p. 576.

(2) [CHARPENTIER], *Discours d'un fidèle sujet...*, p. 28.

ont échoué en voulant grouper nos marchands dans des Compagnies générales de navigation, Colbert va-t-il réussir ?

Colbert, dis-je, et aussi le Mantouan Francesco Bellinzani. Éminence grise de Colbert avec titre d'intendant général du commerce et situation prépondérante au Conseil de commerce créé en 1664, inspecteur général des manufactures (1), directeur de la Chambre d'assurances maritimes créée en 1669 et qui trois ans plus tard faisait sept millions (2), Bellinzani s'occupe de toutes nos Compagnies, celles du Nord, du Levant et des Indes, du Sénégal, du Canada et du Bastion de France, dont les avatars lui incombent au même titre qu'au ministre. Car ici, Colbert connut l'insuccès.

(1) Germain MARTIN, *la Grande industrie sous le règne de Louis XIV*, p. 33.

(2) SAVARY, *le Parfait négociant*. Paris, 1675, in-4, t. II, p. 112.

Confiant dans le pouvoir de la presse, il emploie à incliner la nation vers les idées coloniales l'éloquence de l'Académicien Charpentier qui poussera l'hyperbole jusqu'à définir Madagascar « sans exagération un vrai paradis terrestre (1). » Il veut nous doter des « avantages considérables » que procurent à leurs actionnaires les Compagnies des Indes d'Angleterre et de Hollande. Et en 1664, il partage les Océans entre deux Compagnies à charte, celle des Indes Orientales et des Indes Occidentales, les Compagnies de l'Est et de l'Ouest, que suivront bientôt celles du Nord et du Levant. Pour asseoir leur monopole, il leur prête l'appui du pavillon royal, l'escadre des Antilles et l'escadre de Perse. Il les couvre du prestige ministériel en devenant leur « chef perpétuel, président et directeur pour sa

(1) [CHARPENTIER], *Discours d'un fidèle sujet*, p. 18.

Majesté (1). » Leurs assemblées solennelles se tiennent au Louvre en présence du roi (2).

Organisme gigantesque qui embrasse les deux rives de l'Atlantique, — l'Afrique fournissant à l'Amérique la main-d'œuvre, — *la Compagnie des Indes Occidentales* absorbe toutes nos petites sociétés de colonisation au Sénégal (3), en Guyane (4) et

(1) DERNIS, *Recueil ou collection des titres, édits, déclarations, arrêts, règlements et autres pièces concernant la Compagnie des Indes Orientales*. Paris, 1755, in-4°, t. I, p. 367.

(2) Le 15 décembre 1668, par exemple, pour la Compagnie des Indes Orientales (B. N., Nouv. acq. franç. 9342, fol. 93).

(3) Dont les comptoirs furent acquis 150 000 livres. 28 novembre 1664 (Archives Nat., Colonies F<sup>2</sup>17. — CHEMIN-DUPONTÈS, *les Compagnies de colonisation en Afrique Occidentale sous Colbert*. Paris, 1903, in-8°, p. 32).

(4) Fondée le 12 octobre 1663 par Lefebvre de La Barre, la Compagnie nouvelle du Cap de Nord ou de Cayenne fut le noyau de la Compagnie des Indes Occidentales qui lui emprunta ses action-

à la Nouvelle-France (1). Elle rachète Saint-Christophe, Saint-Martin, Saint-Barthélemy et Sainte-Croix à l'Ordre de Malte (2), la Guadeloupe (3), la Martinique (4), la Grenade (5), la Désirade et Marie-Galante à leurs seigneurs particuliers. Elle achetait, mais ne payait pas. Des licences accordées aux armateurs firent brèche à son monopole (6). Des

naires (Stewart L. MIMS, *Colbert's West India policy*. New Haven, Yale University Press, 1912, in-8°, p. 58).

(1) Qui avait fait remise de sa concession au roi le 24 février 1663 (François-Xavier GARNEAU, *Histoire du Canada*. 5<sup>e</sup> édition revue par Hector GARNEAU. Paris, 1913, gr. in-8°, p. 185).

(2) Un demi-million.

(3) 120 000 livres payées à M. de Champigny.

(4) 240 000 livres payées à Dyel.

(5) 100 000 livres payées à Cérillac. Tous ces contrats en date de juillet, 14, 25 et 27 août 1665 sont aux Archives Nat., *Colonies F<sup>2</sup>17*; et dans DU TERTRE, *Histoire générale des Antilles habitées par les François*. Paris, 1667-1671, t. III, p. 250, 266.

(6) SAVARY, *le Parfait négociant*, t. II, p. 131.

guerres successives avec les Anglais, puis avec les Hollandais, la ruinèrent. Dotée d'un privilège pour quarante ans, elle n'en vécut pas dix et mourut insolvable (1), mais en laissant à la Couronne des colonies où « plus de 45 000 personnes étaient gouvernées par deux lieutenants généraux, huit gouverneurs particuliers et quatre conseillers qui jugeaient souverainement (2). »

Malgré la couverture de quatre millions que lui donnait le roi pour combler le déficit des premières années (3), il n'en

(1) *Arrêt du Conseil d'Etat qui ordonne que les propriétaires des Isles et autres créanciers privilégiés de la Compagnie des Indes Occidentales seront payés... Du 8 avril 1679.* Paris, 1680, in-4°.

(2) *Édit du Roy portant révocation de la Compagnie des Indes Occidentales* (8 décembre 1674). Paris, 1675, in-4° : le roi remboursa aux actionnaires 3 523 000 livres.

(3) Assemblée des intéressés de la Compagnie des Indes Orientales au Louvre, 15 décembre 1668.

alla pas autrement de la *Compagnie des Indes Orientales*, sa sœur jumelle. Subrogée à la Société du maréchal de La Meilleraye dans la possession de Madagascar, elle lui emprunta programme et capitaines. La Meilleraye armait au Port-Louis : c'est près de là que naquit, en juin 1666, le port de la Compagnie de L'Orient, Lorient (1). Colbert avait rêvé pour elle d'un avenir semblable à celui de la Compagnie hollandaise des Indes, de dividendes de 25 et 30 pour 100, de flottes de soixante vaisseaux capables de faire la guerre aux rois indigènes et de ramener vers la mer Rouge et l'isthme de Suez un commerce intense dont une autre Compagnie française aurait bénéficié de l'autre côté de l'isthme. Il lui avait donné pour armes symboliques le soleil et le globe où brillait une fleur de lys : *Florebo quo-*

(1) A. JÉGOU, *Histoire de la fondation de Lorient*. Lorient, 1870, in-8°, p. 43, 48.

*cumque ferar* (1). La fleur se fana avant que le ministre fût descendu dans la tombe. Seul, le partage du monopole avec d'autres armateurs (2) prévint une irréremédiable déchéance de la Compagnie.

C'est que les colosses avaient des pieds d'argile, n'ayant point pour support la nation. Malgré l'habile mise en scène d'une réclame retentissante, bien que le roi fit porter en grande pompe, tambours battant, trompettes sonnantes, à l'hôtel de chacune des Compagnies les trois millions de sa souscription, son exemple n'entraîna que la Cour, princes, ministres et conseillers d'État, et tous ceux qui relevaient de Colbert, secrétaire général de la marine, fermiers, collecteurs de taxes, payeurs des rentes et « marchands de vin privilégiés (3). » L'énergique pression du ministre

(1) E. LAVISSE, t. VII<sup>1</sup>, p. 239.

(2) 19 avril 1681 (DERNIS, t. I, p. 351).

(3) « Liste des interresséz en la Compagnie des

arracha aux Cours supérieures un million, en menaçant de « disgraces » ceux qui résistaient (1), taxa les négociants normands, menaça les armateurs bordelais, se fit sentir partout, sans parvenir à rassembler les quinze millions de l'actif de la Compagnie des Indes Orientales : des cinq millions et demi du capital social de l'autre, les trois cinquièmes étaient sortis des coffres du roi (2)... Louis XI, deux siècles avant, n'avait pu obtenir de ses bonnes villes cent mille livres pour créer

Indes Orientales.» 1664 (B. N., Clairambault 532, fol. 57, 65).

(1) Lettres de l'intendant Pellot, du président Brulart, etc. 1664 (DEPPING, t. III, p. 362).

(2) 3 026 545 livres 8 sols 6 deniers sur 5 522 345 livres 8 sols 6 deniers (MIMS, p. 81). — P. BOISSONNADE, *Colbert et la souscription aux actions de la Compagnie des Indes, spécialement en Poitou (1664-1668)*. Poitiers, 1909, in-8°. — Cf. les excuses alléguées par les gens de Saint-Jean-de-Luz, Narbonne, Montpellier, Angers, pour ne point souscrire (E. LAVISSE, t. VII<sup>1</sup>, p. 241).

la Compagnie de navigation du Levant (1).

Le ministre, mal écouté en France, fit appel à l'étranger. Aux rois du Nord, aux princes d'Allemagne, il offrit une part dans des entreprises dont la réussite, « soutenue par de si grandes sommes de deniers et par une protection tout entière de Sa Majesté, » était, disait-il, hors de cause. En leur faveur, le capital de la Compagnie des Indes Occidentales serait doublé, et un directeur de leur choix siégerait à Paris, dans la Chambre de la direction générale (2). Des Allemands répondirent à l'invite et demandèrent, en avril 1665, à devenir nos vassaux. Contre paiement d'une couronne et d'un sceptre

(1) Cf. mon *Histoire de la marine française*, t. II, p. 385.

(2) « Mémoire des offres faites de la part des Espagnols pour composer une Compagnie de commerce pour les Indes avec divers princes d'Allemagne » (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 429).

d'or à chaque avènement, l'évêque de Mayence et le duc de Bavière obtinrent licence de peupler en Guyane un degré de territoire; mais ils n'y donnèrent aucune suite (1). En fait de colons, les Prussiens, — et qui s'en étonnerait! — ne nous fournirent que des négriers, le capitaine Henry Carolof et le noble baron Johann-Andreas von Woltroque.

Notre Compagnie des Indes Orientales ne recueillit pas davantage le concours que le ministre attendait des Portugais (2). Seules, des adhésions individuelles nous vinrent de négociants hollandais, persans ou autres, qui furent une cause de perturbation plutôt qu'un appui, tandis que les Hollandais par un coup droit nous évin-

(1) Affaires Étrangères. *Mémoires et documents*, France 2135 : L. DELAUDAUD, apud *Revue de l'histoire des colonies françaises*, 1916, p. 394; et 1918.

(2) Cf., dans le tome V de mon *Histoire de la Marine française*, le chapitre consacré à nos campagnes dans l'Océan Indien.

çaient; ils imaginèrent la vente à perte, le moderne *dumping* qui enlève à autrui toute clientèle (1).

Ils ruinaient ainsi notre projet de rendre au bassin méditerranéen l'activité et l'importance des temps antiques, en faisant passer par l'Égypte un large flot de transactions commerciales. Notre ambassadeur près de la Sublime Porte demandait la franchise du transit à travers l'isthme de Suez, avec faculté d'établir des magasins à ses deux extrémités (2). Par là, la Compagnie des Indes Orientales en Mer Rouge et la Compagnie du Levant en Méditerranée eussent échangé leurs marchandises (3).

(1) Colbert à Pomponne, ambassadeur en Hollande. 4 juillet 1670 (DEPPING, t. III, p. 448).

(2) Instructions au sieur de La Haye-Ventelet, ambassadeur à Constantinople. 22 août 1665 (Affaires Étrangères, *Constantinople* 7, fol. 202 : VANDAL, p. 274).

(3) Instructions au sieur de Nointel (Archives Nat., *Marine* B751 : VANDAL, p. 278).

Une opération semblable à celle de Riquet eût encore développé notre trafic : le percement de l'isthme de Suez. Dans son *Parfait négociant* (1), Savary en lança l'idée; mais il ajoutait sagement : « Il serait dangereux de rendre publics les moyens qui pourront servir dans d'autres temps pour l'avantage de l'État et la gloire de la nation française. »

Autant que le trafic océanique, le commerce méditerranéen nous échappait. Pour toute la côte provençale et languedocienne, le recensement de 1664 n'accusait pas plus de trente navires marchands (2). Faussé par la guerre de Trente ans et par la Fronde comme il l'avait été par la guerre de Cent ans, l'axe commercial de l'Europe s'était de même déplacé vers l'est, vers Livourne pris comme entrepôt

(1) T. I, p. 462.

(2) B. N., Cinq-Cents Colbert 199. — Archives Nat., *Marine* B<sup>7</sup>488.

par les Anglais et les Hollandais, vers Villefranche où le duc de Savoie avait ouvert un port franc (1). Richelieu avait longtemps méconnu, — il en faisait l'aveu, — l'utilité du commerce du Levant : il le croyait même « préjudiciable à l'État, sur l'opinion commune » que l'exode du numéraire en était la conséquence. Une plus « exacte connoissance de ce trafic, » où nous portions « beaucoup moins d'argent en Levant que de marchandises fabriquées en France, » l'avait fait totalement changer d'avis, il encouragera les armateurs au point de leur confier des vaisseaux du roi (2). Mais le mal était fait.

Les mêmes causes économiques appelant les mêmes effets, Colbert réagit

(1) En 1667 (Paul MASSON, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII<sup>e</sup> siècle*. Paris, 1897, in-8°, p. 162).

(2) Testament politique du cardinal de RICHELIEU, dans le *Recueil des testaments politiques*, t. II, p. 87.

comme l'avait fait Jacques Cœur. A Villefranche il opposa un autre port franc, Marseille; et il constitua une Compagnie qu'il eût voulu assez forte pour tenir tête aux pirates et pour procurer du débit à nos manufactures (1). Pour avoir fraîchement accueilli cette Compagnie « odieuse à Dieu et au monde, » — un « coupe-gorge, » disaient-ils, — les négociants de la Chambre de Commerce marseillaise, pour qui le négoce pourtant était une noblesse (2), se virent vertement rabrouer : « Sobres et fainéants, grands parleurs et diseurs de nouvelles, abâtardis à leurs bastides, méchants trous de maisons qu'ils ont dans le terroir, ils abandonnent la meilleure affaire

(1) P. MASSON, p. 178. — E. LAVISSE, *Histoire de France*, t. VII<sup>1</sup>, p. 250.

(2) MARCHETTI, *Discours sur le négoce des gentilshommes de la ville de Marseille*. Marseille, 1671, in-4°. — La Chambre de commerce de Marseille à Bouin, député en Cour. 28 juillet 1655 (P. MASSON, p. 181).

du monde plutôt que de perdre un divertissement. De maîtres du commerce devenus les valets (1), » ils sont subordonnés à des négociants qu'on dit capables d'affaires de grande envergure, tandis qu'à Marseille on se borne à « enfiler le chapelet par grains séparés (2). » Des dix-huit fondateurs de la Compagnie du Levant créée le 22 avril 1670 (3), seize habitent Paris. A l'image de ses aînées, la Compagnie du Levant absorbera les petites sociétés en exercice dans la mer qu'elle exploite, la séculaire Compagnie du Bastion de France et la Société naissante des îles Alhucemas, où le négociant Roland Fréjus

(1) Arnoul à Colbert. 25 juin 1668 (DEPPING, t. III, p. 403).

(2) Arnoul à Colbert, 18 juillet 1667 (DEPPING, t. II, p. 772).

(3) Mais dès le 16 mars 1669, Colbert écrivait à Arnoul : « Appuyez fortement la C<sup>ie</sup> de Chauvigny pour le Levant » (Archives Nat., *Marine* B<sup>o</sup>1, fol. 52 v<sup>o</sup>).

avait tenté un éphémère établissement (1).

Mais tout de suite apparut une disproportion flagrante entre ses ressources, — 540 000 livres, — et ses visées : elle n'avait pas plus de sept navires ; trois furent hors de cause dès la première campagne. La guerre de Hollande la frappa mortellement, de même qu'elle avait frappé les Compagnies des Indes, de même que la

(1) C'était à M. de Chauvigny, de la Compagnie du Levant, de fixer ce que « la Ci<sup>e</sup> avait résolu pour le soutien de ce négoce » (*Relation d'un voyage fait dans la Mauritanie en Affrique par le sieur Roland FRÉJUS, de la ville de Marseille, par ordre de Sa Majesté, en l'année 1666, vers le roy de Tafilete, Muley Arxid.* Paris, 1670, in-12. — Eugène PLANTET, *Mouley Ismael, empereur du Maroc, et la princesse de Conti.* Paris, 1912, in-8°). — Le privilège de commercer à « Albouzème dans le pays de Mauritanie » fut accordé aux frères Roland et Michel Fréjus le 4 novembre 1664 (Archives Nat., *Marine* B<sup>7</sup>19, p. 189. — P. MASSON, *Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque*, p. 119).

Guerre de Trente ans avait tué nos Compagnies coloniales d'Afrique. Si son privilège fut bien renouvelé en 1678, elle n'était plus assez vivace pour le mettre à profit.

Dans la Baltique, notre commerce était insignifiant, « une infinité de négociants français s'y étaient ruinés ; » sur trois vaisseaux expédiés à Stockholm et Dantzick, l'un était revenu sans profit, un autre avec 50 pour 100 de perte (1), quand le ministre reprit l'affaire (2). Par les « difficultés apportées tous les jours au commerce des Hollandois, » il espérait faire « tomber entre nos mains presque tout le commerce du Nord (3). » Pour y réussir, — le

(1) Déposition de l'armateur dieppois Salomon Deslandes devant le lieutenant-général de l'amirauté à Dieppe, 24 mars 1664 (Bibliothèque du Service hydrographique, ms. 271, fol. 47).

(2) « Estat de la dépense que le Roy veut estre faite pour le voyage de la mer Baltique. » 1664 (Archives Nat., *Marine* B<sup>5</sup>1, fol. 144).

(3) Colbert aux directeurs de la Compagnie du

manuel du *Parfait négociant* l'établissait de façon péremptoire (1), — il fallait un fonds considérable qui permît la vente à crédit et l'achat argent comptant avec des rixdales hollandaises, l'entretien de correspondants dans les ports et de navires convoyeurs sur la route des mers, comme le faisait la Chambre des Assurances d'Amsterdam.

Ce fut l'objectif de *la Compagnie du Nord*, créée en juin 1669 au capital d'un million (2). Si faible que fût le fonds social, on eut peine à le réunir, malgré la pression exercée par les intendants sur les marchands portugais de Bordeaux, « quasi tous juifs, » sur les officiers royaux, sur les directeurs de la Compa-

Nord à la Rochelle. 23 janvier 1671 (DEPPING, *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV*, t. III, p. 539).

(1) Par Jacques SAVARY, t. II, p. 82.

(2) *Déclaration du Roy portant établissement d'une Compagnie du Nord*. Paris, 1669, in-4°.

gnie des Indes, etc. (1). D'autres déboires nous étaient réservés. Ni en Moscovie, ni en Suède, la mission commerciale envoyée par la Compagnie ne trouva d'écho. Si le Danemark et le Brandebourg se prêtaient à nos vues, la fourniture du sel nécessaire aux États de l'électeur et la vente de nos eaux-de-vie ne demandaient pas plus de quatre navires de la Rochelle pour les transiter (2). Aussi l'auteur du *Parfait commerçant* était-il d'avis de limiter à Arkhangel notre action commerciale en Moscovie, sûrs d'y rencontrer un grand débouché pour nos vins, nos eaux-de-vie et nos castors du Canada (3).

(1) L'intendant Pellot à Colbert. Bordeaux, 12 avril 1669 (DEPPING, t. III, p. 416).

(2) Correspondance de Colbert avec les directeurs de la Compagnie du Nord. 19 décembre 1670 — 30 juillet 1672 (DEPPING, t. III, p. 536).

(3) Jacques SAVARY, t. II, p. 106. — L. DELA-VAUD, *Un projet d'établissement commercial fran-*

Mais il fallait vaincre la répugnance des négociants bordelais à envoyer dans le Nord leurs vins et à les « frelater » comme le faisaient les Hollandais « pour les mettre en estat de pouvoir souffrir la mer (1). » Il fallait « augmenter considérablement tous les ans les vaisseaux de la Compagnie (2), » et créer des chantiers de constructions et de radoub à la Rochelle. Il fallait une entente entre la Compagnie du Nord et la Compagnie des Indes Occidentales pour un « contre-secours mutuel » et un « échange réciproque de marchandises (3). »

*çais à Arkhangel, dans la Revue des sciences politiques, novembre 1912.*

(1) Colbert à d'Aguesseau. 12 septembre 1670. (DEPPING, t. III, p. 518).

(2) Selon les instructions de Colbert à Bellinzani.

(3) Colbert à Brunet, directeur de la Compagnie des Indes Occidentales. 27 octobre et 19 décembre 1670 (DEPPING, t. III, p. 521, 524).

Sous ce faix d'obligations, la Compagnie du Nord ne fut pas plus viable que ses congénères. Le monopole les avait tuées. « Il n'y a rien qui établisse tant la navigation et le commerce que la liberté, disait-on à Colbert, rien qui les ruine tant que les partis (1). » « En survendant aux colonies les marchandises, les Compagnies privilégiées les empêchaient de se procurer, par le moyen de leur industrie, plus commodément le nécessaire; » et partant, Vauban prononçait la condamnation des monopoles. Colbert lui-même, à l'usage, avait reconnu son erreur de « restreindre aux mains d'une Compagnie ou de quelques particuliers » les transactions commerciales. « Il est nécessaire que vous abolissiez au plus tôt cette coutume, écrivait-il au gouverneur des Antilles ». Et il adoptait cette formule, toute nouvelle

(1) Mémoire du sieur FORMONT. 1662 (Archives Nat., Colonies C<sup>8</sup> B<sup>1</sup>).

sous sa plume : « La liberté est l'âme du commerce (1). »

(1) Colbert à M. de Baas, lieutenant-général aux Antilles. 9 avril 1670 (CHEMIN-DUPONTÈS, p. 74. — CULTRU, *les Origines de l'Afrique Occidentale : Histoire du Sénégal*, p. 57). — Colbert à Lambert d'Herbigny, 4 et 25 septembre 1671 (DEPPING, t. III, p. 588).



## XIV

### LA PLUS GRANDE FRANCE

Les Compagnies disparues, les colonies restaient. Colbert avait parachevé l'œuvre de Richelieu. Madagascar s'était donné comme satellite l'île Bourbon. Pondichéry, et un moment Trinquemalé et Saint-Thomé, marquaient notre emprise sur l'Inde. Le Sénégal, la Côte de l'Or et le Dahomey, « le royaume d'Ardres, » alimentaient de main-d'œuvre nos établissements des Antilles, dont l'essaim allait de la Guyane à Saint-Domingue (1). Terre-Neuve devenait la sentinelle française d'un

(1) Cf., dans le tome V de mon *Histoire de la Marine française*, les chapitres *Compagnies des Indes*.

immense territoire qui s'étendait de la baie d'Hudson et du Saint-Laurent au delta du Mississipi.

Dans ces solitudes où il n'a pas trouvé plus de deux mille cinq cents colons, Colbert dépose un germe de vie. Croissez et multipliez, telle est la parole de l'Évangile dont le ministre du roi se fit le missionnaire, admettant même les mariages mixtes entre Français et Indiens (1). « Sa Majesté comptera vos services par le nombre des colons que vous attirerez, » écrit-il aux gouverneurs (2), — et à un évêque (3) : « Par les mariages et les bap-

(1) Sur les difficultés qu'il rencontra de l'autorité ecclésiastique, cf. LAVISSE, t. VII<sup>1</sup>, p. 257. — Th. CHAPUIS, *Jean Talon, intendant de la Nouvelle-France*. Québec, 1904, in-8°.

(2) A Clodoré, gouverneur de la Martinique. 7 mai 1665, et à Frontenac, gouverneur du Canada. 7 avril 1672 (*Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 397 et 537).

(3) L'évêque de Pétrée au Canada. 15 mai 1669 (*Ibidem*, p. 451).

têmes, augmentez considérablement la colonie. » Aux ménages des colons, est allouée une pension de trois cents livres s'ils ont dix enfants, quatre cents livres s'ils en ont douze : aux célibataires de porter le poids de l'impôt (1). A sa mort, le nombre de nos colons a quadruplé. C'est ainsi que l'équité de Colbert, en proportionnant les charges des individus à leur utilité sociale, donna le branle à cette magnifique natalité canadienne qui a conservé outre-mer, selon le vœu suprême de Champlain, « avec la langue française, un cœur et un courage français. »

Au cœur du continent américain se déroule une magnifique épopée (2). Cou-

(1) Ordonnance du 5 avril 1669 (*Ibidem*, p. 657).

(2) On en trouvera la bibliographie complète dans F.-X. GARNEAU, *Histoire du Canada*, cinquième édition revue et annotée par Hector GARNEAU. Préface de M. G. HANOTAUX. Paris, 1913, gr. in-8°, t. I, p. 296 et suiv. — Cf. aussi

reurs des bois et missionnaires, trappeurs, frères gris et robes noires portent à travers les tribus indiennes l'amour de la France. Par une matinée de juin 1671, des canots arrivent de toutes parts au Saut-Sainte-Marie. Là, au pied d'une gigantesque croix qu'entourent les Hurons et les Ottawas, Simon-François Daumont de Saint-Lusson prend solennellement possession de toutes les contrées qui s'étendent des mers du Nord et de l'Ouest jusqu'à la mer du Sud. Dans un style imagé, un simple chasseur de fourrures, Nicolas Perrot, explique aux peuplades indiennes qu'elles sont désormais les enfants du capitaine des plus grands capitaines, dont

John FINLEY, *The French in the heart of America*. New-York, 1915, in-8° : traduit en français par Mme Émile BOUTROUX, avec préface de M. Gabriel HANOTAUX, *les Français au cœur de l'Amérique*. Paris, 1916, in-16. Le savant président de l'Université de New-York y a retracé de façon magistrale l'épopée de nos pionniers.

les vaisseaux portent chacun jusqu'à mille hommes et dont les soldats sont en tel nombre qu'ils couvrent de leurs files une vingtaine de lieues.

Comme ce flambeau allumé que se passaient de main en main les coureurs anti-ques, nos missionnaires s'étaient transmis la foi de Champlain dans l'existence d'une mer intérieure d'où « l'on aurait entrée vers le Japon et la Chine. » A travers les grandes artères fluviales du Nouveau-Monde, s'aventurent en canots d'écorce le Père Marquette et Louis Jolliet de Québec, cherchant « la rivière qui va à la mer du Sud vers la Californie (1), » tandis que d'autres espèrent trouver par le détroit de Davis la communication des deux Océans (2). Dans la carte qu'il adresse en

(1) « Et c'est ce que j'espère de rencontrer par la Pekitanoni, » dit le Père Marquette (*Recueil des voyages de M. THÉVENOT*. Paris, 1681, in-8°, p. 30).

(2) Le capitaine Poulet (Colbert à Talon,

1674 au gouverneur de Frontenac (1), Jolliet dévoile enfin quelle est cette mer intérieure dont on rêve : « La rivière Colbert se descharge dans le sein Mexique. »

C'est en effet dans le golfe du Mexique que se jette le Mississipi, le Père des eaux, « la rivière Colbert. » Un navire de 7 canons, monté de trente-cinq hommes, *le Griffon*, avait traversé en 1679 les lacs Huron et Ontario. Étant de Rouen et Normandie, l'explorateur Robert Cavelier de La Salle avait eu l'idée singulière de se faire accompagner d'un notaire pour consigner dans les formes juridiques ses découvertes. Le dernier procès-verbal, véritable chant de triomphe, constatait l'arrivée au but dans le golfe du Mexique : « Savoir faisons, écrivait maître Jacques

intendant du Canada. 11 février 1671 : *Lettres de COLBERT*, t. III, 2<sup>e</sup> p., p. 517).

(1) GRAVIER, *Étude sur une carte inconnue*. Paris, 1880, in-8°.

de La Métairie, qu'ayant été requis par mondit sieur de La Salle de lui délivrer acte de la possession par lui prise du pays de la Louisiane, près les trois embouchures du fleuve Colbert dans le golfe Mexique, le 9 avril 1682, au nom de très haut, très puissant et très invincible et très victorieux prince Louis Le Grand, par la grâce de Dieu roi de France et de Navarre, quatorzième de ce nom, et de ses hoirs et successeurs de sa couronne, nous, notaire susdit, avons délivré ledit acte à mondit sieur de La Salle (1). »

En manteau écarlate à bordure d'or,

(1) Procès-verbal de la prise de possession de la Louisiane (P. MARGRY, *Mémoires et documents pour servir à l'histoire des origines françaises des Pays d'outre-mer*. Paris, 1879, in-8°, t. II, p. 186). — « Relation de la découverte de l'embouchure de la rivière Mississippi dans le golfe du Mexique faite par le sieur de La Salle l'année passée, 1682, » dans THOMASSY, *Géologie pratique de la Louisiane*. 1860. — HENNEPIN, *Description de la Louisiane*, Paris, 1683, in-12.

tel un imperator, le descendant des vikings venait de donner à la France « le pays le plus riche de la terre, un sol arrosé par d'innombrables rivières, parsemé de forêts magnifiques, » la Louisiane (1).

(1) GARNEAU, p. 298.

## CONCLUSION

« Le passé s'oublie, le présent s'échappe et l'avenir touche trop faiblement pour engager à des recherches pénibles dont le mérite paraît incertain. Les affaires, dit-on, ont changé de face; ce qui était bon alors, ne vaut plus rien à présent; il faut vivre au jour le jour; un bon esprit vaut mieux que toutes les vieilles maximes. » Ainsi concluait mélancoliquement, il y a deux siècles, l'avocat Pidansat de Mairobert, après avoir tiré des dépêches de Colbert un traité de *Principes sur la Marine*. Et son pessimisme avait tort.

Ces principes, loin d'être dès lors surannés, resteront d'une éternelle actualité, tant ils contiennent de vérités bonnes à redire : Pour une marine l'esprit de suite et l'art de

tirer de l'étranger d'utiles leçons, pour un ministre la nécessité d'un apprentissage, pour un chef le devoir de se faire un excitateur d'énergies, pour des officiers l'esprit d'offensive, à tous les degrés de la hiérarchie la responsabilité et la discipline, l'horreur des recommandations et des intrigues, point de paperasserie ni de « galimatias » administratif, voilà la doctrine colbertine.

Et quoi de plus moderne que ses institutions : les primes aux constructions navales, les écoles de canonnage, la frégate-école pour les futurs officiers, la caisse des Invalides alimentée par des retenues sur la solde, ou le service obligatoire des inscrits avec livret militaire, en un temps où l'armée de terre était soumise aux aléas du recrutement. Nos arsenaux actuels datent de là : et la plupart d'entre eux portent la signature d'un homme de génie : Vauban.

A la marine, aux colonies, Colbert donne pour statuts deux chefs-d'œuvre

législatifs, l'Ordonnance de 1681 et le Code Noir. Aux navigateurs jusque-là tributaires de l'empirisme des pilotes, il fournit des cartes et des instructions précises auxquelles collaborent trois établissements créés par lui, l'Académie des Sciences, l'Observatoire, le Service hydrographique, et que divulguent dans chaque port des maîtres d'hydrographie. Des conquêtes de la science ou des armes, l'Académie des Inscriptions, autre création de Colbert, burine le souvenir. Et tout cela survivra. Car le propre de l'œuvre ministérielle, c'est la pérennité ... à une exception près.

En politique, a dit un illustre maître (1), en économie politique plutôt, « Colbert a eu la vue intense, mais immédiate et courte des myopes. » Il s'est trompé dans la conception d'un impérialisme mercan-

(1) Conclusion d'un article de M. E. LAVISSE sur *Colbert, intendant de Mazarin*, dans la *Revue de Paris* de septembre 1896, p. 20.

tile qui répondit à l'axiome royal : « L'État, c'est moi. » Étatiser les manufactures, substituer aux initiatives privées les Compagnies à monopole sous la tutelle ministérielle, c'était « vouloir forcer la nature qui est toujours la plus forte. » L'esprit alerte d'un Béarnais le traduisait à Colbert sous forme d'un paradoxe : « Nous ne connaissons pour règle que l'honneur, la passion ou la fantaisie, sans que la raison y aie jamais de part (1). »

Entendez par là que le génie de l'organisation n'est pas tout. Dans un pays exempt d'esprit de caporalisme, il ne suffit pas d'agir à coups d'ordonnances pour qu'il y ait coordination de tous les efforts, il faut qu'il y ait à l'œuvre commune libre consentement de tous.

(1) Le comte de Guiche à Colbert. Saint-Jean-de-Luz, 12 février 1671 (DEPPING, t. II, p. 821).

FIN

2030 128



# TABLE DES MATIÈRES

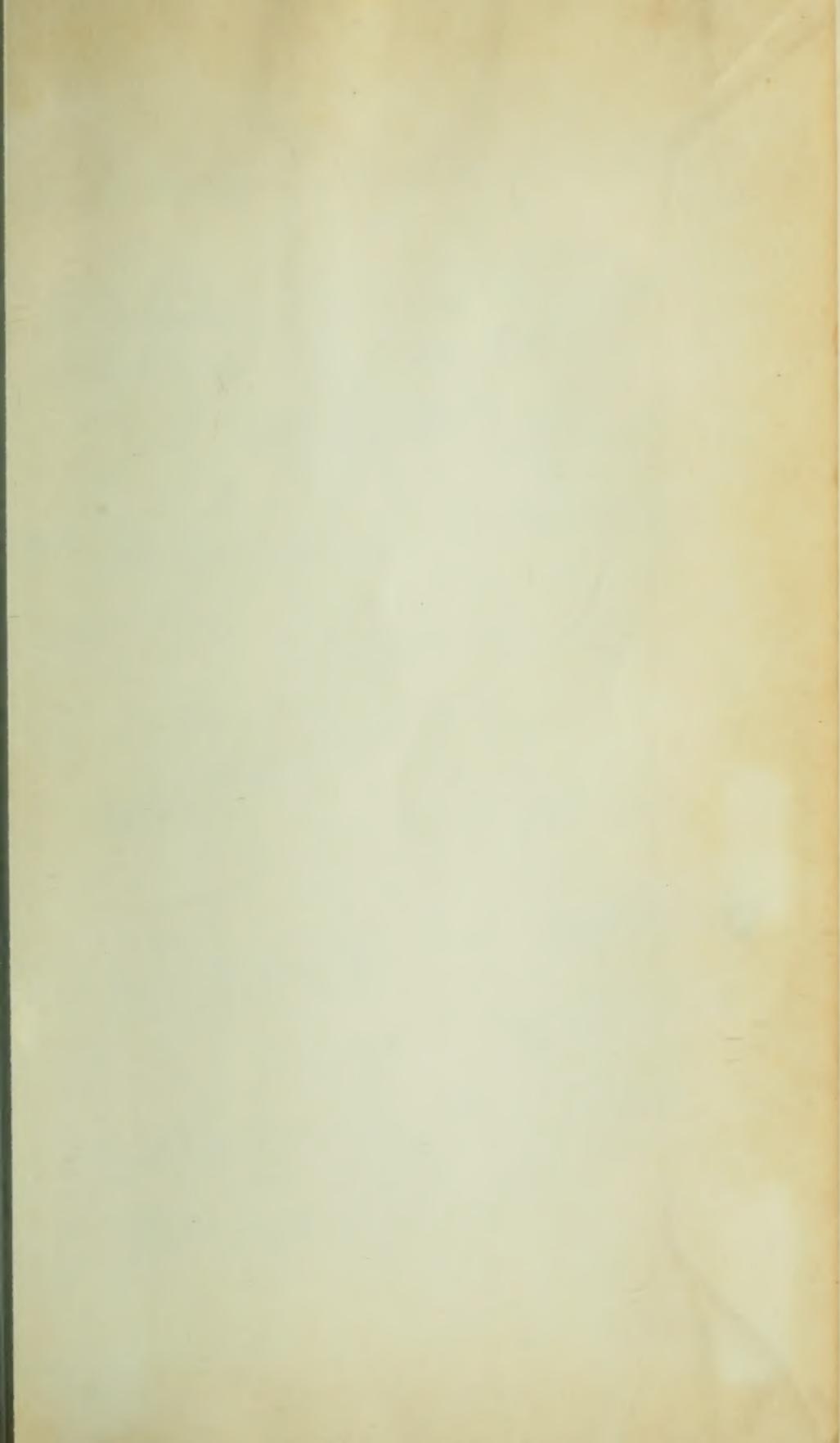
---

	Pages.
LE TRICENTENAIRE DE COLBERT.....	1
Un grand ministre de la marine : Colbert.....	1
I. — A l'enseigne du « Long-Vestu ».....	5
II. — Le vrai crime du surintendant Fouquet.....	14
III. — L'indifférence de Louis XIV pour la marine.....	43
IV. — L'apprentissage d'un ministre.....	77
V. — « Le premier moteur ».....	89
VI. — La hiérarchie navale.....	121
VII. — L'inscription maritime.....	135
VIII. — L'art au service de l'architecture navale.....	153
IX. — Le cérémonial à la mer.....	187
X. — Les arsenaux de Vauban.....	201
XI. — La réforme de la science nautique.....	227
XII. — Un chef-d'œuvre législatif.....	257
XIII. — Les Compagnies de navigation.....	265
XIV. — La plus grande France.....	299
CONCLUSION.....	307







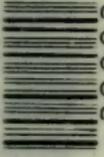


Réseau de bibliothèques  
Université d'Ottawa  
Échéance

Library Network  
University of Ottawa  
Date Due

APR 17 2009

U014 OCT 2009



a39003



001232080b

DC 130 • C6L3 1919  
LA RONCIERE, CHARLES G  
UN TRICENTENAIRE •

